



3 1761 11650619 7

SEP 25 1984



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116506197>

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 110

Winnipeg, Manitoba
Thursday, August 4, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 110

Winnipeg, Manitoba
Le jeudi 4 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on***Transport***Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des***Transports**

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

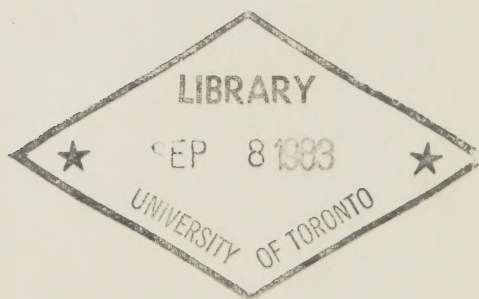
Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 110

Winnipeg, Manitoba
Thursday, August 4, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 110

Winnipeg, Manitoba
Le jeudi 4 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the

Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la

trrente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Doug Neil
Marcel Ostiguy
John Reid—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Eva Côté
Rolland Dion
Jake Epp
Gaston Gourde
Bert Hargrave
Bernard Loiselle
Jack Murta
Alain Tardif
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Thursday, August 4, 1983:

John Reid replaced Ralph Ferguson;
Jack Murta replaced Arnold Malone;
Jake Epp replaced Stan Schellenberger.

Conformément à l'article 69(4)(b) du Règlement

Le jeudi 4 août 1983:

John Reid remplace Ralph Ferguson;
Jack Murta remplace Arnold Malone;
Jake Epp remplace Stan Schellenberger.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, AUGUST 4, 1983
(159)

[Text]

The Standing Committee on Transport met, in Winnipeg, at 2:38 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, Neil, Ostiguy and John Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Epp, Hargrave, Loiselle, Tardif and Tessier.

Other Members present: Messrs. Clarke (*Brandon—Souris*) and Sargeant.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Government of Manitoba: The Honourable Samuel Uskiw, Minister of Highways and Transportation; The Honourable Billy Uruski, Minister of Agriculture; Mr. Dennis Schaefer, Manager, Freight Policy Branch, Highways and Transportation, and Mr. Bill Janssen, Consultant, Highways and Transportation. *From the Manitoba Farm Bureau:* Mr. Lorne Parker, President and Mr. Sheldon Fulton, Consultant. *From the Diploma Agriculture Graduates Association:* Mr. Earl Geddes, Policy Director. *From the Manitoba Cattle Producers Association:* Mr. Allan Chambers, Director. *From the Manitoba Hog Producers Marketing Board:* Mr. W. Vaags, Chairman. *From the Manitoba Milk Producers' Marketing Board:* Mr. A.V. Rampton, Chairman of the Board. *From the Manitoba Farm Business Association:* Mr. John Duvenaud, Director.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

The Honourable Samuel Uskiw, Minister of Highways and Transportation and the Honourable Billy Uruski, Minister of Agriculture, made statements and, with the witnesses, answered questions.

Messrs. Parker and Fulton from the Manitoba Farm Bureau made statements and gave explanations by use of an overhead projector on behalf of their own organization as well as the following:

Diploma Agriculture Graduates Association
Manitoba Cattle Producers Association
Manitoba Hog Producers Marketing Board
Manitoba Milk Producers' Marketing Board
Manitoba Farm Business Association

Messrs. Parker and Fulton from the Manitoba Farm Bureau answered questions.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 4 AOÛT 1983
(159)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui, à Winnipeg, à 14h38 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, Neil, Ostiguy et John Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: MM. Althouse, Epp, Hargrave, Loiselle, Tardif, Tessier et M^{me} Côté.

Autres députés présents: MM. Clarke (*Brandon—Souris*) et Sargeant.

Aussi présents: MM. Keith Thompson, conseiller principal, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, chercheur, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du Gouvernement du Manitoba: L'honorable Samuel Uskiw, ministre de la Voirie et des Transports; l'honorable Billy Uruski, ministre de l'Agriculture; M. Dennis Schaefer, directeur, Direction de la politique du fret, Voirie et Transports, et M. Bill Janssen, conseiller, Voirie et Transports. *Du Manitoba Farm Bureau:* M. Lorne Baker, président, et M. Sheldon Fulton, conseiller. *De la «Diploma Agriculture Graduates Association»:* M. Earl Geddes, directeur des politiques. *De la «Manitoba Cattle Producers Association»:* M. Allan Chambers, directeur. *Du «Manitoba Hog Producers Marketing Board»:* M. W. Vaags, président. *Du «Manitoba Milk Producers' Marketing Board»:* M. A.V. Rampton, président de l'office. *De la «Manitoba Farm Business Association»:* M. John Duvenaud, directeur.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

L'honorable Samuel Uskiw, ministre de la Voirie et des Transports, et l'honorable Billy Uruski, ministre de l'Agriculture, font des déclarations puis, avec les témoins, répondent aux questions.

MM. Parker et Fulton, du «*Manitoba Farm Bureau*», font des déclarations et donnent des explications à l'aide d'un projecteur au nom de leur propre organisme, dans l'ordre qui suit:

«*Diploma Agriculture Graduates Association*»
«*Manitoba Cattle Producers Association*»
«*Manitoba Hog Producers Marketing Board*»
«*Manitoba Milk Producers' Marketing Board*»
«*Manitoba Farm Business Association*»

MM. Parker et Fulton, du «*Manitoba Farm Bureau*», répondent aux questions.

Mr. Chambers from the Manitoba Cattle Producers Association answered questions.

Mr. Rampton from the Manitoba Milk Producers' Marketing Board answered questions.

Mr. Duvenaud from the Manitoba Farm Bureau Association answered questions.

It was agreed,—That the following be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

1. Brief submitted by the Diploma Agriculture Graduates Association. (*See Appendix "TRPT-76"*)
2. Brief submitted by the Manitoba Farm Bureau. (*See Appendix "TRPT-77"*)
3. Brief submitted by the Manitoba Farm Bureau and the Livestock and Poultry Association in Manitoba. (*See Appendix "TRPT-78"*)
4. Brief submitted by the Manitoba Cattle Producers Association. (*See Appendix "TRPT-79"*)
5. Brief submitted by the Manitoba Milk Producers' Marketing Board. (*See Appendix "TRPT-80"*)
6. Brief submitted by the Manitoba Farm Business Association. (*See Appendix "TRPT-81"*)

Mr. Rampton from the Manitoba Milk Producers' Marketing Board made a statement.

Mr. Earl Geddes from the Diploma Agriculture Graduates Association made a statement.

Mr. Vaags from the Manitoba Hog Producers Marketing Board made a statement.

Mr. Duvenaud from the Manitoba Farm Business Association made a statement.

At 7:10 o'clock p.m., the Committee adjourned until 7:30 o'clock p.m. this day.

EVENING SITTING

(160)

The Standing Committee on Transport met, in Winnipeg, at 7:47 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, Neil, Ostiguy and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Hargrave, Loiselle, Murta and Tessier.

Other Members present: Messrs. Clarke (*Brandon—Souris*) and Sargeant.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From *Cargill Limited*: Mr. Kerry L. Hawkins, President; Mr. Bob Dyck, Regional Manager, Manitoba and Mrs. Jaye Frederickson, Public Relations Manager. From the *Winnipeg Labour Council*: Mr. Arnold Makinson, President. From the *Winnipeg Chamber of Commerce*: Mr. Jim Wright, President; Mr. Kent Magarrell, Chairman, Agriculture Committee; Mr. Ron Kaletzke, Chairman of Transport

M. Chambers, de la «*Manitoba Cattle Producers Association*», répond aux questions.

M. Rampton, du «*Manitoba Milk Producer's Marketing Board*», répond aux questions.

M. Duvenaud, de la «*Manitoba Farm Bureau Association*», répond aux questions.

Il est convenu,—Que les documents suivants soient imprimés en appendice aux procès-verbal et témoignages de ce jour:

1. Mémoire de la «*Diploma Agriculture Graduates Association*». (*Voir Appendice «TRPT-76»*)
2. Mémoire du «*Manitoba Farm Bureau*». (*Voir Appendice «TRPT-77»*)
3. Mémoire du «*Manitoba Farm Bureau*» et la «*Livestock and Poultry Association in Manitoba*». (*Voir Appendice «TRPT-78»*)
4. Mémoire de la «*Manitoba Cattle Producers Association*». (*Voir Appendice «TRPT-79»*)
5. Mémoire du «*Manitoba Milk Producers' Marketing Board*». (*Voir Appendice «TRPT-80»*)
6. Mémoire de la «*Manitoba Farm Business Association*». (*Voir Appendice «TRPT-81»*)

M. Rampton, du «*Manitoba Milk Producers' Marketing Board*», fait une déclaration.

M. Earl Geddes, de la «*Diploma Agriculture Graduates Association*», fait une déclaration.

M. Vaags, du «*Manitoba Hog Producers Marketing Board*», fait une déclaration.

M. Duvenaud, de la «*Manitoba Farm Business Association*», fait une déclaration.

A 19h10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 19h30 ce même jour.

SÉANCE DU SOIR

(160)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à Winnipeg à 19h47 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, Neil, Ostiguy et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: MM. Althouse, Hargrave, Loiselle, Murta, Tessier et M^{me} Côté.

Autres députés présents: MM. Clarke (*Brandon—Souris*) et Sargeant.

Aussi présents: M. Keith Thompson, conseiller principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, chercheur, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: De «*Cargill Limited*»: M. Kerry L. Hawkins, président; M. Bob Dyck, directeur régional, Manitoba et M^{me} Jaye Frederickson, directrice des relations publiques. De la «*Winnipeg Labour Council*»: M. Arnold Makinson, président. De la «*Winnipeg Chamber of Commerce*»: M. Jim Wright, président; M. Kent Magarrell, président, comité de l'agriculture; M. Ron Kaletzke, président du comité des transports, et

Committee and Mr. Bob Thomson, General Manager, Winnipeg Business Development Corporation. *From the Manitoba Trucking Association*: Mr. Tom Jensen, Past President; Mr. Ray Downey, President, Klassen Trucking Ltd. and Mr. Cliffe Kooistra, President, Kooistra Trucking Ltd. *From the Liberal Party of Manitoba*: Mr. David Matas, Spokesman and Mr. Bill Ridgeway, First Vice-President and Policy Chairman.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Hawkins from Cargill Limited made a statement and, with the witnesses, answered questions.

Mr. Makinson from the Winnipeg Labour Council made a statement and answered questions.

Mr. Wright from the Winnipeg Chamber of Commerce made a statement and, with the witnesses, answered questions.

Mr. Jensen from the Manitoba Trucking Association made a statement and, with the witnesses, answered questions.

Mr. Matas from the Liberal Party of Manitoba made a statement and, with the witness, answered questions.

It was agreed,—That the following be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

1. Brief submitted by Cargill Limited. (See Appendix "TRPT-82")
2. Brief submitted by the Winnipeg Chamber of Commerce. (See Appendix "TRPT-83")
3. Brief submitted by the Manitoba Trucking Association. (See Appendix "TRPT-84")
4. Brief submitted by the Liberal Party of Manitoba. (See Appendix "TRPT-85")

At 10:43 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

M. Bob Thomson, directeur général, «Winnipeg Business Development Corporation». De la «Manitoba Trucking Association»: M. Tom Jensen, ancien président; M. Ray Downey, président, «Klassen Trucking Ltd» et M. Cliffe Kooistra, président, «Kooistra Trucking Ltd.». Du Parti libéral du Manitoba: M. David Matas, porte-parole, et M. Bill Ridgeway, premier vice-président et président du comité des politiques.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Hawkins, de «Cargill Limited», fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

M. Makinson, du «Winnipeg Labour Council», fait une déclaration et répond aux questions.

M. Wright, du «Winnipeg Chamber of Commerce», fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

M. Jensen, de la «Manitoba Trucking Association», fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

M. Matas, du Parti libéral du Manitoba, fait une déclaration puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Il est convenu,—Que les documents suivants soient imprimés en appendice aux procès-verbal et témoignages de ce jour:

1. Mémoire de «Cargill Limited». (Voir Appendice «TRPT-82»)
2. Mémoire de la «Winnipeg Chamber of Commerce». (Voir Appendice «TRPT-83»)
3. Mémoire de la «Manitoba Trucking Association». (Voir Appendice «TRPT-84»)
4. Mémoire du Parti libéral du Manitoba. (Voir Appendice «TRPT-85»)

A 22h43, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

NOTE: APPENDICES "TRPT-86" and "TRPT-87", documents submitted by the Minister of Highways of the Government of Manitoba are printed in Issue 110 in accordance with a motion of the Committee on Friday, August 5, 1983.

NOTA: Les APPENDICES «TRPT-86» et «TRPT-87», documents soumis par le ministre de la Voirie du Manitoba, sont joints au fascicule 110 conformément à une motion du Comité adoptée le vendredi 5 août 1983.

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, August 4, 1983

• 1430

The Chairman: The members of the committee present are: the hon. Don Mazankowski, PC, Vegreville; Mr. Jack Murta, PC, Lisgar; Mr. Doug Neil, PC, Moose Jaw; M. Marcel Ostiguy, Liberal, Saint-Hyacinthe—Bagot; Mr. Terry Sargeant, NDP, Selkirk—Interlake; Mr. Lee Clark, PC, Brandon—Souris; Mr. Jake Epp, PC, Provencher; Mr. Charles Mayer, PC, Portage—Marquette. Did I miss anybody?

My name is Maurice Dionne. I represent the constituency of Northumberland—Miramichi and I happen to be the only true easterner on this committee.

We are here, ladies and gentlemen, as I said in my earlier remarks, to consider Bill C-155. We have no mandate from Parliament to consider other matters. We have no power to change the intent of the bill or to change the Royal Recommendation, which in effect means the amount of money that has been allotted by Parliament for the implementation of this bill. Therefore, we can hear testimony; we can consider that testimony; we can amend certain parts of the bill if it does not change the intent or the cost of the bill.

We cannot change the intent. We cannot change the cost attached to the bill. We can reduce the amount but we cannot increase it, and I doubt there is anybody in western Canada who would want it reduced.

Might I add that since we are a committee of Parliament we must follow the rules, the Standing Orders of the House of Commons, and therefore we have simultaneous translation.

We ask witnesses before the committee not to read their briefs. We have asked that briefs be presented in advance. Members of the committee have read the briefs and they will be appended to the proceedings of the committee, so they will be on the public record. It is our aim to hear as many representations as possible. We are not going to be able to hear everybody who wants to be heard—as no government, I am sure, ever does.

I remind both the members of the committee and the witnesses before us of the old saw, that brevity is the soul of wit. I hope that the presentations will contain both elements.

I might add that the committee can hear evidence without a quorum being present, provided that there are representatives from both the government and the Official Opposition parties.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 4 août 1983

Le président: Les membres du Comité présents sont les suivants: l'honorable Don Mazankowski, Parti conservateur, Vegreville; M. Jack Murta, Parti conservateur, Lisgar; M. Doug Neil, Parti conservateur, Moose Jaw; M. Marcel Ostiguy, Parti libéral, St-Hyacinthe—Bagot; M. Terry Sargeant, Nouveau Parti démocratique, Selkirk—Interlake; M. Lee Clark, Parti conservateur, Brandon—Souris; M. Jake Epp, Parti conservateur, Provencher; M. Charles Mayer, Parti conservateur, Portage—Marquette. Ai-je oublié quelqu'un?

Pour ma part, je m'appelle Maurice Dionne. Je représente la circonscription de Northumberland—Miramichi; je me trouve donc à être le seul membre du Comité qui vient de l'est.

Ainsi que je l'ai précisé plus tôt, mesdames et messieurs, nous sommes ici pour étudier le projet de loi C-155. Le mandat que nous a confié le Parlement ne porte sur rien d'autre. Ici, nous n'avons pas l'autorité nécessaire pour modifier l'objectif visé par le projet de loi ni pour modifier la recommandation royale, laquelle a fixé les sommes accordées par le Parlement pour l'application dudit projet de loi. Nous pouvons donc entendre des témoignages et les étudier. Nous pouvons également modifier certaines parties de ce projet de loi si cela n'altère pas sa raison d'être, ni encore les coûts liés à sa mise en oeuvre.

Nous ne pouvons modifier en effet ni l'objectif suivi par ce texte législatif ni ses coûts. Cela signifie que nous pouvons réduire les crédits consentis mais non les augmenter, et je doute qu'il se trouve quelqu'un dans l'Ouest qui voudrait les diminuer.

J'ajouterai qu'étant donné que nous constituons un comité parlementaire, nous devons nous conformer au Règlement de la Chambre des communes, ce qui signifie que nous disposons des services d'interprétation simultanée.

Nous demandons que les témoins s'abstiennent de lire leurs mémoires étant donné que nous leur avons demandé de nous les faire parvenir d'avance. Les membres du Comité les ont déjà lus et ils seront annexés au procès-verbal de la séance, ce qui veut dire qu'ils seront consignés officiellement. Nous voulons entendre le plus grand nombre de témoignages possible. Cependant, nous ne pouvons certainement pas donner la parole à tous ceux qui veulent témoigner, comme cela se produit toujours dans chaque gouvernement.

Je rappelle à la fois aux membres du Comité et aux témoins le vieil adage d'après lequel l'esprit réside dans la concision. J'espère donc que les témoignages contiendront ces deux éléments.

J'ajouterai que le Comité peut entendre des témoins sans qu'il y ait quorum, du moment que des représentants du parti ministériel et de l'Opposition officielle sont présents.

[Texte]

So we are resuming consideration of Bill C-155 and we are on Clause 2. It is my pleasure and privilege today to welcome, as our first witnesses in Winnipeg, representatives of the Government of Manitoba in the persons of the Hon. Samuel Uskiw, Minister of Transportation, and the Hon. Billy Uruski, Minister of Agriculture.

Mr. Benjamin, on a point of order.

Mr. Benjamin: Would you be good enough, Mr. Chairman, to outline the schedule of the hearings here in Winnipeg, the sessions, when we meet and adjourn? A number of people have been asking me and I do not have mine with me, if I did have one.

The Chairman: We are having photocopies made for each member of the committee. We are just a bit late getting under way, but we were scheduled to begin this afternoon at 2.30 p.m. to hear first from the Mr. Uskiw. Following the presentation from the Government of Manitoba, we will hear witnesses in tandem, so to speak, from the Manitoba Farm Bureau; the Manitoba Cattle Producers Association; the Manitoba Hog Producers Marketing Board; the Manitoba Milk Producers Marketing Board and the Manitoba Farm Business Association.

We will adjourn, hopefully, for dinner at about 6.00 p.m. That is our aim. We will resume our hearings at 7.30 p.m., when we will hear from Cargill Limited; Winnipeg Labour Council; Winnipeg Chamber of Commerce; Manitoba Trucking Association and the Liberal Party of Canada. And we hope we will adjourn at 10.00 p.m.

I remind you again of another old saying, that the human mind can only absorb what the human back can tolerate. And we hope we will be able to adjourn at 10.00 p.m.. That is our aim.

Tomorrow, we will be sitting from 9.00 a.m. until 12.00 noon; from 2.00 p.m. until 6.00 p.m.; and again from 7.30 p.m. until 10.00 p.m. On August 6, we will be sitting to hear from individuals. There is a very long list and it is entirely possible that some of the individuals whose names we have may not get to be heard, and I do not want to leave any false impressions that everyone whose name we have will—let me put it this way—has a guarantee of being heard. We can only hear during the time that is available to us. But we will do our best. If anybody is not heard and has a point of view they want the committee to be aware of, it may be submitted to the clerk in writing and it will be distributed to all members of the committee.

Mr. Benjamin: What time is the proceeding on Saturday?

The Chairman: Saturday is from 9.00 a.m. until 12.00 noon.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, while we are on this procedure, as anxious as I am to have the whole committee in Regina as soon as possible to enjoy that beautiful city and the beautiful prairies around it, I would like to suggest that we do

[Traduction]

Nous reprenons donc l'étude du Bill C-155, où nous en sommes à l'article 2. Aujourd'hui, j'ai le privilège et le grand plaisir d'accueillir comme premiers témoins à Winnipeg les représentants du gouvernement du Manitoba, l'honorable Samuel Uskiw, ministre des Transports, et l'honorable Billy Uruski, ministre de l'Agriculture.

Monsieur Benjamin, pour un rappel au Règlement.

M. Benjamin: Monsieur le président, auriez-vous l'amabilité de nous donner une idée du calendrier des audiences que nous tiendrons ici à Winnipeg, c'est-à-dire les heures de début et de fin de séances? Quelques personnes m'ont déjà demandé cela, et je n'ai pas mon calendrier en main, j'ignore même si j'en ai déjà eu un.

Le président: Nous sommes en train de faire des photocopies à l'intention de chacun des membres du Comité. Nous sommes quelque peu en retard, mais nous devons ouvrir la séance cet après-midi à 14h30 pour entendre le témoignage de M. Uskiw. Une fois que le gouvernement du Manitoba aura fini de témoigner, nous entendrons les témoins deux à la fois; d'abord du *Manitoba Farm Bureau* puis du *Manitoba Cattle Producers Association* et du *Manitoba Hog Producers Marketing Board*, du *Manitoba Milk Producers Marketing Board* et de la *Manitoba Farm Business Association*.

Nous espérons pouvoir lever la séance à 18h00 pour le dîner. Enfin, c'est ce que nous avons l'intention de faire. Nous reprendrons ensuite à 19h30 alors que témoignera l'entreprise *Cargill Limited*, le *Winnipeg Labour Council* (conseil des syndicats de Winnipeg), la Chambre de commerce de Winnipeg, l'Association de camionnage du Manitoba et le Parti libéral du Canada. Nous espérons mettre fin à nos travaux à 22h00.

Je vous rappelle un autre proverbe, que l'esprit humain ne peut absorber les connaissances que dans la mesure où le corps le lui permet. Nous espérons pouvoir lever la séance à 22h00. En fait, c'est notre objectif.

Demain, nous allons siéger de 9h00 à midi puis de 14h00 à 18h00 et enfin encore une fois de 19h30 jusqu'à 22h00. Le 6 août, nous entendrons les témoignages de particuliers. La liste en est très longue, et il se peut donc que certains dont les noms sont inscrits ne pourront témoigner, car je ne veux pas donner une fausse impression que tout le monde figurant sur la liste pourra nécessairement témoigner. Nous ne pouvons entendre des témoignages que pendant le temps qui nous est imparti. Cela dit, nous ferons de notre mieux. Si quiconque n'a pas pu se faire entendre et souhaite quand même mettre le Comité au courant de son point de vue, il pourra communiquer un document au greffier pour qu'on le distribue ensuite à tous les membres du Comité.

M. Benjamin: Quelles sont les heures de séances samedi?

Le président: Samedi, nous commençons à 9h00 et travaillons jusqu'à midi.

M. Benjamin: Monsieur le président, pendant que nous y sommes, même si j'ai bien hâte que tous les membres du Comité puissent bénéficier le plus vite possible du magnifique soleil de Regina et des très belles prairies qui l'entourent,

[Text]

not start meeting again until Monday. If necessary, I will move a motion unless the committee will agree now that if we meet . . .

• 1440

The Chairman: Mr. Benjamin, just a moment, please. What you are raising is a matter that should be raised in steering committee; first point. Second one; you cannot move a motion on a point of order. I know what you are moving, it is already under consideration and I will have a decision, hopefully, by tomorrow from the committee.

Mr. Benjamin: All right. I will not move a motion because I am on a point of order. I presumed that the Chair was making a report from the steering committee on our hours of sitting. I would like to ask, and urge upon, the committee that, if necessary, we sit Saturday afternoon and evening to hear from as many people as we possibly can. We have all day Sunday to get to Regina and have a few hours of relaxation in that beautiful place on that day. So I think it is incumbent upon us to provide all the hours we possibly can. Saturday afternoon and, if necessary, the evening are there for us to use, since we have all the next day to do our travelling and have some rest.

The Chairman: I understand your point, Mr. Benjamin. I point out that, as chairman, I do not control the schedule of other members and, therefore, I must discuss it with other members. Members of Parliament, of course, have other duties besides committee duty; consequently, I cannot dictate the hours of sitting for the committee. I point out, too, that the more time we spend in points of order, the less time there will be to hear witnesses. However, I will certainly discuss it with representatives of all parties and we will come to a decision and make it known in due course.

It is now my honour and privilege to introduce the Hon. Samuel Uskiw, Minister of Transportation. I would ask you, Mr. Uskiw, to introduce your colleagues and to present your opening remarks, please.

Hon. Samuel Uskiw (Minister of Services and Transportation, Province of Manitoba): Thank you, Mr. Chairman. First of all, I wish to welcome you and your committee to the Province of Manitoba. We believe this is indeed a very important issue to western agriculture and, certainly, to the economy of the Prairies, so we appreciate the fact that you are here in this capacity and hope that you will be able to respond somewhat to the concerns to be expressed by western Canadians.

With me is Mike Wallace, with Economic Development in the Food Processing Division; Jack Craven, with the Research and Planning Division of the Department of Transportation;

[Translation]

j'aimerais néanmoins proposer que nous ne reprenions pas nos travaux avant lundi. Si nécessaire, je proposerai même une résolution à cette fin, à moins que le Comité ne convienne que si nous nous réunissons . . .

Le président: Monsieur Benjamin, un moment s'il vous plaît. D'abord, la question que vous soulevez doit faire l'objet d'une discussion au Comité directeur. En second lieu, on ne peut proposer de motion portant sur une question de Règlement. Par ailleurs, je suis au courant du fond de cette question, elle fait déjà l'objet d'une discussion, et j'espère que d'ici demain, le Comité rendra une décision à ce sujet.

M. Benjamin: Bien. Je ne proposerai donc pas de résolution étant donné que j'intervenais sur une question de Règlement. Je supposais que le président nous communiquais sur nos heures de séance de la part du Comité de direction. Cela dit, si nécessaire, je prierais instamment le Comité de siéger samedi après-midi et samedi soir afin qu'on entende le plus de témoignages possible. Nous disposons de toute la journée de dimanche pour nous rendre à Regina et nous délasser quelques heures dans ce très beau cadre ce jour-là. Je crois donc que nous avons la responsabilité de siéger le plus possible, c'est-à-dire samedi après-midi et, si nécessaire, samedi soir puisque ces deux périodes sont disponibles, et que nous avons toute la journée le lendemain pour voyager et nous reposer.

Le président: Je comprends votre point de vue, monsieur Benjamin. Je précise toutefois que même si je suis président, je n'ai pas d'autorité sur l'horaire des autres députés, et il faudra donc que je discute de la question avec eux. Les députés ont bien entendu d'autres responsabilités à part celles qu'ils doivent assumer en tant que membres du comité. En conséquence, je ne puis imposer d'heures de séances pour le Comité. Par ailleurs, je rappelle que plus nous consacrons de temps à des questions de Règlement, moins il nous en reste pour entendre les témoins. Cependant, je discuterai certainement de cela avec les représentants de tous les partis et lorsque nous en serons arrivés à une décision, nous vous la communiquerons en temps et lieu.

J'ai maintenant l'honneur et le privilège de vous présenter l'honorable Samuel Uskiw, ministre des Transports. Je demande à M. Uskiw de bien vouloir présenter ses collègues et de nous faire ses remarques liminaires. M. Uskiw, à vous la parole.

L'honorable Samuel Uskiw (ministre des Services et des Transports, province du Manitoba): Merci, monsieur le président. D'abord, j'aimerais vous souhaiter la bienvenue à vous ainsi qu'à votre Comité au Manitoba. Nous estimons certainement que la question dont vous êtes saisis est très importante pour les agriculteurs de l'Ouest ainsi que pour l'économie des Prairies, nous vous sommes donc reconnaissants d'être venus ici, et espérons que vous serez en mesure de répondre dans une certaine mesure aux préoccupations qu'exprimeront les Canadiens de l'Ouest.

Je suis accompagné aujourd'hui par M. Mike Wallace, de la Division du traitement des aliments du ministère du Développement économique; par M. Jack Craven, de la Division des

[Texte]

Dennis Schaefer, Manager of our Freight Policy Branch, Transportation Division, Department of Highways and Transportation; Bill Janssen, policy adviser to myself and a consultant, Highways and Transportation; Craig Lee, the Director of Economics, Department of Agriculture for Manitoba; and my colleague, Bill Uruski, Minister of Agriculture.

Mr. Chairman, before we proceed, I would like to make one point. I acknowledge the fact that it is difficult for committees such as this, and we have similar problems in the processing of legislation in our assembly so I know what you are up against, but recognizing the fact that this is such a fundamental and important issue to Canadians and, certainly to western Canadians, I hope the committee will extend all the courtesy it can muster, if you like, to all of the people who wish to present briefs to this committee while you are here in Winnipeg, even if it means stretching the rule, Mr. Chairman. I know we do that from time to time and I am confident that is not beyond the potential of your committee.

The other point I would like to make, Mr. Chairman, is that we did not want to present to you merely a one- or two-page summary; rather, we attempted to put our brief together in such a way that it is not a lengthy document but is only 35 pages in total, double spaced. So in essence, it is about a 16- or 17-page brief, and it is my hope that we will be permitted to read the document into the record.

The Chairman: Mr. Minister, it is the decision of the committee that briefs will not be read. As I said, the brief will be appended to proceedings in any case, but I will ask the committee what their wish is. Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, in the brief there is a summary and conclusions starting at page 32 which goes through to page 35. That may be read. There is a number of points in that which sums up the brief. I think we are all fully aware of the problem, so we do not need that kind of background material that the other part of the brief contains. That might be a way of accommodating the minister.

The Chairman: Is that agreeable, Mr. Minister?

Mr. Uskiw: As I pointed out earlier, sir, I thought that seeing the brief was indeed brief, there would be no objection in proceeding with its full content.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: The problem with reading it is that it will eat into the time of the minister, and I am sure that many members would want to question him. If he insists on reading it, we certainly will have to entertain that, but it might cut short the dialogue which may be very useful.

[Traduction]

recherches et de la planification du ministère des Transports; par M. Dennis Schaefer, administrateur de notre direction de la politique relative au transport des marchandises, Division des transports, ministère de la Voirie et des Transports; par M. Bill Janssen, un de mes conseillers en matière de politique et consultant auprès du ministère de la Voirie et des Transports; par M. Craig Lee, directeur des Services économiques, ministère de l'Agriculture du Manitoba; et enfin par mon collègue Bill Uruski, ministre de l'Agriculture.

Monsieur le président, avant que nous ne commencions, j'aimerais faire une mise au point. Je reconnais qu'il peut être difficile pour des comités comme celui-ci de siéger longtemps, nous connaissons d'ailleurs des problèmes analogues lorsqu'il s'agit d'étudier les projets de loi à l'Assemblée législative; je suis donc au courant de ce genre de situation. Toutefois, il s'agit d'une question fondamentale et très importante pour les Canadiens, certainement pour les Canadiens de l'Ouest, et en conséquence, j'espère que le Comité permettra à tous ceux qui veulent témoigner de présenter leurs mémoires pendant votre séjour à Winnipeg, même si cela vous oblige à contourner quelque peu le Règlement, monsieur le président. Ce serait faire preuve d'une grande courtoisie. C'est ce que nous faisons nous-mêmes de temps à autre, et je suis certain que ce n'est pas trop demander à votre Comité.

En outre, monsieur le président, nous ne voulions pas nous contenter de vous soumettre un résumé d'une ou deux pages; nous avons donc rédigé un mémoire de 35 pages à interligne double. Cela signifie donc qu'il s'agit d'un document de 16 ou 17 pages, et j'espère donc qu'on nous permettra de le lire afin qu'il soit consigné au procès-verbal.

Le président: Monsieur le ministre, le Comité a pris la décision de ne pas faire lire le mémoire. Je le répète, le mémoire sera annexé au procès-verbal de toute façon mais je vais quand même demander à nos membres ce qu'ils veulent que nous fassions. Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur le président, le mémoire comporte un résumé et des conclusions figurant de la page 32 à la page 35. Ces parties pourront donc être lues puisqu'elles constituent un résumé du mémoire. Cela dit, étant donné que nous sommes au courant du problème, nous n'avons pas besoin qu'on nous lise les renseignements généraux figurant dans le reste du document. Cela conviendra peut-être au ministre.

Le président: Est-ce que cela vous convient, monsieur le ministre?

M. Uskiw: Comme je vous l'ai déjà dit, monsieur le président, j'ai eu l'impression qu'on a très brièvement parcouru le mémoire et c'est pour cela que j'espérais qu'on nous permette de le lire en entier.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Le problème, si vous le lisez, c'est que cela diminuera le temps de parole du ministre, et je suis certain que bon nombre de nos membres voudront l'interroger. S'il insiste pour lire ce document, il faudra peut-être que nous envisagions de lui permettre mais cela limitera peut-être les échanges très utiles que nous pourrions avoir.

[Text]

Mr. Uskiw: Mr. Chairman, in response to that, I do not believe that the reading of the brief will take more than about 20 minutes, 25 at the most I would hazard a guess, so that does not seem to present a problem as we see it, unless the committee has very limited time to hear the views of the Province of Manitoba in which case, of course, I have to yield to the wish of your committee.

The Chairman: At about 4.30 p.m. we plan to move to the other groups. The time you can use as you like, Mr. Uskiw.

Mr. Uskiw: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I do not see a consensus in the committee, so if you wish to read your brief, proceed.

Mr. Uskiw: Thank you. Mr. Chairman, I appreciate the opportunity to appear before your committee to present the views of the Government of Manitoba on Bill C-155 which, if enacted, would mark a watershed in Canadian transport policy. It will come as no surprise to your committee that the Government of Manitoba is opposed to Bill C-155. Shortly after the Hon. Jean-Luc Pepin, Minister of Transport, announced his intention to abolish the Crow rate, I wrote to him indicating our disagreement with the assumptions on which he based the need for change and with the principles for the legislation which has to replace the present policy. The Legislative Assembly of Manitoba unanimously passed a resolution rejecting the proposals for legislation outlined by the Minister of Transport on February 1 of this year. Our Standing Committee on Agriculture held hearings on those proposals in the agricultural regions of the province and unanimously agreed that the Crow rate should be retained until a better plan has been developed. Copies of the letter and the report to the legislature are attached hereto.

• 1450

In this submission we will endeavour to present a reasoned discussion of our major objections to Bill C-155 and of our major disagreements with the direction Canadian transport policy seems to be taking.

Bill C-155 marks the formal death of the Crow's Nest Pass Agreement. That event should not be treated too lightly. With Bill C-155 Canada abandons the idea that the railway companies owe something to the citizens of the country in return for the wealth and privileges which the country has bestowed upon the companies. One might say that the subsidies paid to the companies serve to erode the strength of that idea. Now the Government of Canada drops all the pretences.

If Bill C-155 is enacted, we will enshrine in statute that the country owes the railway companies a living. It will be mandatory for CN and CP to make profits on grain transportation. The legislation spells out how farmers and taxpayers will share the financial contributions necessary to ensure that that happens.

[Translation]

M. Uskiw: Monsieur le président, je ne crois pas que la lecture du mémoire durera plus de 20 ou 25 minutes, cela ne représente donc pas de problème à notre avis, à moins que le Comité ne dispose que de très peu de temps pour entendre le témoignage de la province du Manitoba, auquel cas, bien entendu, je devrai me conformer à votre désir.

Le président: Nous avons l'intention de donner la parole aux autres groupes vers 16h30. D'ici là cependant, vous pouvez faire comme bon vous semble, monsieur Uskiw.

M. Uskiw: Merci, monsieur le président.

Le président: Je crois qu'il n'y a pas d'unanimité au sein du Comité, si donc vous voulez votre mémoire, allez-y.

M. Uskiw: Merci. Monsieur le président, je vous suis reconnaissant de nous laisser comparaître devant votre Comité pour vous communiquer les idées du gouvernement du Manitoba sur le bill C-155 qui, s'il est adopté, marquera une étape dans l'histoire des transports au Canada. Votre Comité ne sera pas étonné du fait que le gouvernement du Manitoba s'oppose au bill C-155. Peu de temps après que l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports eut annoncé son intention d'abolir le tarif du pas du Nid-de-Corbeau, je lui ai écrit pour lui faire connaître notre désaccord avec les justifications et les principes qu'il invoquait pour modifier la loi et changer de politique. L'Assemblée législative du Manitoba a alors adopté à l'unanimité une résolution rejetant les propositions de loi présentées par le ministre des Transports le 1^{er} février dernier. Notre Comité permanent de l'Agriculture a tenu des audiences relatives à ce sujet dans les régions agricoles de la province, et l'unanimité s'est faite pour demander qu'on maintienne le tarif du pas du Nid-du-Corbeau jusqu'à ce qu'on ait élaboré quelque chose de mieux. Vous trouverez des copies de la lettre et du rapport soumis à l'Assemblée législative joints à notre mémoire.

Notre mémoire s'efforce de présenter les raisons de nos principales objections à l'adoption du projet de loi C-155 et nos principaux désaccords avec la façon dont on semble orienter la politique canadienne de transport.

Le projet de loi C-155 sonne le glas officiel de l'entente relative au tarif du pas du Nid-de-Corbeau. Un tel événement n'est pas à prendre à la légère. En effet, en adoptant le projet de loi C-155, le Canada abandonne l'idée d'après laquelle les sociétés de chemins de fer doivent quelque chose aux citoyens de notre pays en retour des richesses et des privilèges qu'ils ont obtenus grâce à eux. On peut dire que les subventions accordées aux entreprises se trouvent donc à saper cette idée. Maintenant, cependant, le gouvernement décide de faire cela à visage découvert.

Si le projet de loi C-155 est adopté, il consacrera officiellement le fait que notre pays doit faire vivre les sociétés de chemins de fer. Le CN et le CP devront obligatoirement réaliser des bénéfices au chapitre du transport des grains. Le projet de loi précise comment les agriculteurs et les contribu-

[Texte]

The Government of Manitoba is not comfortable with this new approach to transportation policy. At no time were the obligations placed upon the railway companies onerous when compared to the values of the benefits bestowed upon them by the country. The deals made between the Government of Canada and the Canadian Pacific Railway Company between 1881 and 1902 were enormously profitable for CPR. The deals laid the foundation upon which the wealthiest and most powerful corporation in Canada was built. The concessions made by CPR in the Crow's Nest Pass Agreement were modest by comparison, although they were significant for the farmers.

Freight rates charged by CPR in the 1890s were exorbitant, to put it mildly. For example, the freight rate from Brandon to Fort William was 19¢ per hundredweight or 11.5¢ per bushel of wheat. At that time the farm price of wheat was between 50¢ and 60¢ per bushel. The terms of the agreement required, CPR to reduce the rates by 3¢ per hundredweight or by 1.8¢ per bushel of wheat. That left the rates still very high. When additional rail lines were built, competition drove the rates down by another 3¢ to 4¢ per hundredweight.

It is widely believed in western Canada that the Crow rate was a profitable rate until well into the 1960s. That belief is based on the observation that the profitability of CNR and CPR tended to rise and fall with increases and decreases in the volume of grain exports. Only in the last 15 years has the transportation of grain perhaps been less than profitable for the railways. Whatever losses CPR may have incurred, and they continue to incur, on grain transportation, they are dwarfed by the profits of its total rail system and of its other enterprises and possessions which have their origin in the agreements made 100 years ago.

A word should be said about the place of CNR in the debate over the Crow rate. It is sometimes said that CNR was not a party to the Crow's Nest Pass Agreement and that it is unfair to saddle the company with the burden of the Crow rate while it has no offsetting benefits such as those enjoyed by the CPR. That argument overlooks the fact that CNR is heir and successor to a host of railway companies, among them Canadian Northern and Grand Trunk Pacific, and that obligations assumed by those companies would be binding on CNR unless the act establishing the Canadian National Railway provided otherwise.

Canadian Northern was assisted by the Government of Manitoba in the form of land grants, loan guarantees and the sublease of the Canadian mines of the Northern Pacific Railway. In return for that assistance the company agreed to reduce freight rates on grain by 4¢ per hundredweight, below those established in the Crow's Nest Pass Agreement. The Grand Trunk Pacific was built largely with public money and

[Traduction]

bles se partageront les contributions nécessaires pour que cela se réalise.

Le gouvernement du Manitoba n'est pas du tout à l'aise face à cette nouvelle orientation de la politique des transports. Les obligations dont les sociétés de chemins de fer ont dû s'acquitter étaient très légères lorsqu'on les compare à tous les avantages que leur a donnés notre pays. Ainsi, les transactions effectuées entre le gouvernement du Canada et la Société des chemins de fer Canadien Pacifique entre 1881 et 1902 ont été extrêmement avantageuses pour cette dernière. Elles ont jeté les bases de la croissance de la société la plus riche et la plus puissante du Canada. En conséquence, les concessions accordées par les chemins de fer du CP dans le cadre de l'entente relative au tarif du pas du Nid-de-Corbeau ont été modestes, même si elles étaient significatives pour les agriculteurs.

Les tarifs de transport des marchandises imposés par le CP au cours de la décennie de 1890 étaient exorbitants, et c'est le moins qu'on puisse dire. Par exemple, le tarif de transport des marchandises depuis Brandon à Fort William était de 19¢. par quintal ou de 11,5¢. par boisseau de blé. À l'époque, le prix du blé à l'exploitation était d'entre 57¢. et 60¢. le boisseau. En vertu de l'entente, donc, le CP était tenu de réduire de 3¢. son tarif par quintal ou de 1.8¢. son tarif par boisseau de blé. Les tarifs demeuraient cependant très élevés. C'est lorsqu'on a construit d'autres chemins de fer que la concurrence a forcé une autre baisse de 3 à 4¢. par quintal.

Dans l'Ouest canadien, on croit en général que le tarif du pas du Nid-de-Corbeau a été rentable jusqu'au milieu des années 1960. Cette affirmation repose sur le fait qu'on a observé que les bénéfices du CN et du CP avaient tendance à monter et à baisser selon les augmentations et les diminutions des céréales exportées. Ce n'est qu'au cours des 15 dernières années que le transport des grains a peut-être été moins rentable pour les chemins de fer. Cependant, quelles que soient les pertes qu'a subies et continue de subir le CP à cet égard, elles sont minimes par rapport aux bénéfices qu'il tire de son réseau ferroviaire, ainsi que de ses autres entreprises et avoirs remontant aux ententes signées il y a 100 ans.

Je crois qu'il importe de mentionner le CN dans le cadre de discussions relatives au tarif du pas du Nid-de-Corbeau. On dit parfois qu'étant donné que le CN n'a pas signé l'entente relative au tarif du pas du Nid-de-Corbeau, il est injuste de lui en imposer les dispositions alors qu'il ne bénéficie pas de bénéfices compensatoires comparables à ceux du CP. Toutefois, cet argument néglige le fait que le CN a absorbé une pléthore de sociétés de chemins de fer, y compris le *Canadian Northern* et le *Grand Trunk Pacific* et que les obligations contractées par ces dernières sont transmises au CN, à moins que la loi créant le Canadien National n'ait prévu autre chose.

Le *Canadian Northern* a reçu l'aide du gouvernement du Manitoba sous la forme de cession de terrains, de prêts garantis et de sous-locations de mines canadiennes appartenant à la *Northern Pacific Railway*. En retour de cette aide, l'entreprise accepta de réduire le tarif de transport du grain de 4¢. par quintal, ce qui donnait un taux plus bas que celui établi par l'entente relative au pas du Nid-de-Corbeau. Par ailleurs,

[Text]

rate control by the Government of Canada was part of the deal.

Canadian National Railway therefore inherited obligations similar to the obligations of CPR under the Crow's Nest Pass Agreement.

One may consider the statutory rates on grain enacted in 1925 as an act of Parliament to equalize and reformulate the obligations of both companies. Bill C-155 would relieve both companies from those obligations and place the onus on farmers and taxpayers to assure the profitability of both railway systems. With the passing of Bill C-155, the once proud slogan "CNR serves all Canada" ought to be changed to "All Canada serves CN and CP".

Two separate but related arguments have been advanced by self-styled pragmatists who advocate the abolition of the Crow rate. One argument is that one cannot expect the railway companies to provide efficient service to the grain producers if they lose money on every tonne of grain transported. The other argument is that as a result of losses in grain transportation the railways do not have the financial resources to undertake the large-scale investments required to expand the capacity of the railway system to meet the expected demand in the 1990s. They point to the expected demand for coal, potash, sulphur, forest products, etc. That argument has been advanced by the Minister of Transport, the railway companies, the coal companies and other companies engaged in the exploitation of natural resources in western Canada.

It is worth noting that the second argument implies a lack of confidence in the market economy. It is an axiom of market economics that if effective demand for a product manifests itself entrepreneurs will marshal the necessary resources to produce the desired quantity. According to theory, the unimpeded working of price-setting mechanisms of the market will result in the optimum allocation of factors of production. Therefore CPR and the coal companies ought not to worry; the market sees to it that the price of coal is such that enough coal will be dug and that enough railway equipment will be made available to satisfy demand. If demand for coal increases the price will rise so that it will be profitable to vote additional resources to mine coal and to transport it to market. To invest money levied from grain transportation to expand the capacity to haul coal in effect allocates resources to coal production in excess of what the market indicates and thus lowers the supply price of coal.

An analogous argument may of course be made that the Crow rate, to the extent that it does not fully cover the cost of

[Translation]

le *Grand Trunk Pacific* a été construit en grande mesure grâce aux deniers publics et en conséquence, le contrôle des tarifs de la part du gouvernement canadien faisait partie intégrante de l'entente.

En conséquence, le Canadien National a hérité des mêmes obligations que celles imposées au CP en vertu de l'entente relative au pas du Nid-de-Corbeau.

On peut considérer les tarifs adoptés par voie législative en 1925 comme une loi destinée à établir l'égalité des obligations de la part des deux sociétés et à les reformuler. Or le Bill C-155 exempterait ces deux entreprises desdites obligations et déplacerait le fardeau d'assurer la rentabilité des deux réseaux ferroviaires vers les agriculteurs et les contribuables. Si l'on adopte le projet de loi C-155, on devra modifier la fière devise du CN, c'est-à-dire «le CN dessert tout le Canada» de telle sorte qu'elle se lise ainsi: «tout le Canada sert le CN et le CP».

Des gens qui se considèrent comme pragmatiques ont avancé deux arguments distincts justifiant l'abolition du tarif du pas du Nid-de-Corbeau. Le premier maintient qu'on ne peut s'attendre à ce que les sociétés de chemins de fer fournissent un service efficace aux producteurs de céréales si elles perdent de l'argent pour chaque tonne de grain transportée. L'autre prétend qu'à la suite des pertes subies au titre du transport de céréales, les chemins de fer ne disposent pas des ressources financières nécessaires pour faire les investissements considérables exigés pour étendre les services ferroviaires de façon suffisante pour répondre à la demande prévue au cours des années 1990. Ainsi, les tenants de cette position mentionnent la demande prévue en matière de transport du charbon, de la potasse, du soufre, des produits forestiers, etc. Ce sont le ministre des Transports, les sociétés de chemins de fer, les entreprises d'exploitation de la houille et d'autres entreprises engagées dans l'exploitation des ressources naturelles dans l'Ouest canadien qui ont avancé cette idée.

Il importe d'observer que le second argument implique une absence de confiance dans l'économie du marché. En effet, c'est un axiome dans ce genre d'économie que s'il survient une demande pour un produit, les entrepreneurs prendront les moyens nécessaires pour en produire la quantité désirée. En principe, si le mécanisme de fixation des prix peut jouer librement au sein des forces du marché, cela aura pour résultat l'allocation optimale des facteurs de production. Le CP et les entreprises d'exploitation de la houille ne devraient donc pas s'inquiéter car le marché veille à ce que le prix du charbon soit tel qu'on en extraira suffisamment et qu'on disposera de suffisamment de matériel ferroviaire pour répondre à la demande. Si la demande de charbon augmente, le prix sera également à la hausse, ce qui rendra avantageux de voter des ressources supplémentaires permettant d'extraire davantage de houille et de la transporter vers les marchés. Le fait d'investir de l'argent provenant du transport des grains afin d'étendre les services permettant de transporter le charbon a pour effet de faire affecter des ressources à la production de houille dans des quantités supérieures à ce qui est indiqué par le marché, ce qui a donc pour résultat d'en faire baisser le prix.

On peut aussi invoquer le fait que le tarif du pas du Nid-de-Corbeau, dans la mesure où il ne couvre pas entièrement le

[Texte]

the grain transportation, lowers the supply price of grain and causes more resources to be devoted to grain production than otherwise would be the case. In defence of the Crow rate we may point out that with grain we are defending existing investments in 150,000 farms and thousands of rural communities while in the case of coal it would not be new investments and perhaps a new folly of overinvestment. Secondly, the Crow rate represents obligations assumed by the companies in their early years and is thus a legitimate and integral part of the railway cost structure. Thirdly, the Crow rate and other agricultural subsidies bring our farmers more closely in line with subsidies received by farmers in the United States and the EEC. Finally, lowering the supply price of grain enables more people to buy it than would otherwise be the case; thus the Crow rate helps to reduce hunger in the world.

For all of those reasons the Government of Manitoba rejects the argument that the transportation rates on grain must be raised in order to provide the railway companies with funds to expand their capacity. There may be a need to expand capacity, but that issue must not be linked to the Crow rate.

Those who link the so-called losses on the Crow rate to the need to raise capital to finance the expansion of rail capacity cause sceptics to wonder whether it is sheer coincidence that the additional revenue the railway companies are estimated to receive over the next 10 years if Bill C-155 is enacted matches almost to the dollar the \$9.5 billion the railways are projecting to invest in their systems in western Canada.

Truly imaginative techniques have been used to arrive at the estimates of losses incurred by the railways in the transportation of western grains. What these imaginative techniques lead to can be learned by comparing the results with the audited financial statements of the two railway companies.

Table 48 on page 208 of the Snavelly report, which is the basis for the costing formula set out in Bill C-155, shows CN's total systems cost to be \$3,243.4 million in 1980. The company's audited financial statement gives total operating expenses and depreciation of \$2,394.6 million. Snavelly sets CP Rail's total system costs \$1,965.3 million while the company's audited financial statement lists total operating expenses and depreciation at \$1,478.6 million.

[Traduction]

coût de transport des grains, fait diminuer le prix des céréales et a pour résultat qu'on affecte davantage de ressources à la production de ces dernières qu'on ne le ferait dans d'autres circonstances. À cela on peut répondre que dans le cas du grain, nous défendons des investissements actuels effectués dans 150,000 exploitations agricoles et des milliers de collectivités rurales alors que dans le cas du charbon, il ne s'agirait pas de nouveaux investissements, il y aurait même peut-être un excès d'investissements. En second lieu, le tarif du pas du Nid-de-Corbeau représente les obligations contractées par les sociétés de chemins de fer au début de leur existence, et fait donc légitimement partie intégrante de la structure d'établissement des coûts des chemins de fer. Troisièmement, le tarif du pas du Nid-de-Corbeau et les autres subventions agricoles font en sorte que la situation de nos agriculteurs se rapproche davantage de celle des agriculteurs des États-Unis et de la Communauté économique européenne où l'on reçoit aussi des subventions. Enfin, l'abaissement du prix à l'approvisionnement du grain permet que davantage de gens en achètent que si c'était autrement. Ainsi, le taux du Nid-de-Corbeau permet de réduire la faim dans le monde.

Pour toutes ces raisons, le gouvernement du Manitoba rejette l'argument d'après lequel les tarifs de transport des céréales doivent être majorés afin que les sociétés de chemins de fer puissent ainsi trouver suffisamment de fonds leur permettant d'augmenter leurs services. Il est peut-être bien nécessaire d'étendre les services des chemins de fer, mais cette question ne doit pas être liée au tarif du pas du Nid-de-Corbeau.

Ceux qui lient les prétendues pertes à la question du pas du Nid-de-Corbeau afin de fournir des capitaux aux sociétés de chemins de fer leur permettant d'étendre leurs services font se demander aux esprits critiques si c'est une simple coïncidence que les revenus supplémentaires que les chemins de fer prévoient obtenir grâce à l'adoption du Bill C-155 au cours des dix prochaines années correspondent presque exactement aux 9.5 milliards de dollars que ces mêmes entreprises projettent d'investir dans leurs réseaux dans l'Ouest canadien.

On a eu recours à des techniques pleines d'imagination pour évaluer les pertes subies par les chemins de fer au titre du transport des céréales de l'Ouest. On peut se rendre compte où cette imagination débordante peut mener lorsqu'on en compare les résultats avec les états financiers vérifiés des deux sociétés de chemins de fer.

Le tableau 48, à la page 208 du rapport Snavelly, qui constitue le fondement de la formule établissant les coûts figurant dans le Bill C-155, montre que les coûts totaux des systèmes du CN s'établissent à \$3,243.4 millions en 1980. Or, dans les états financiers vérifiés de cette société, on trouve des dépenses d'exploitation totales et des amortissements de 2,394.6 millions de dollars. Le rapport Snavelly fait état de coûts totaux de 1,965.3 millions de dollars pour le CP alors que les états financiers vérifiés de cette entreprise indiquent des dépenses d'exploitation totales et des amortissements de 1,478.6 millions de dollars.

[Text]

[Translation]

• 1500

One must bow to the genius of this American railway consultant for finding \$1.3 billion in cost items which had escaped the highly priced cost accountants and the tax lawyers in the employ of CN and CP, and for persuading the Minister of Transport that his methods are superior to those prescribed and permitted in the Income Tax Act.

It is regrettable, to put it mildly, that no attempt has been made by the government or by the news media to explain to the Canadian public that the word "cost" as used by Snavely does not mean cost as it is commonly understood. Neither does Snavely's use of the word "variable" correspond with its meaning in common use or, for that matter, in economic theory. While Mr. Snavely and the Canadian Transport Commission are at liberty to define certain expressions to suit particular purposes, it borders on deliberate confusion to pass the results of their exercise on to the general public without explaining them.

The words do not mean what the public thinks they mean. The word "cost" is usually taken to mean the amount paid or charged. The Income Tax Act also uses that meaning. In order to deduct an item from revenues, there must be an expense. One must have paid for the item or one must have assumed a liability to pay for it. To the expenses may be added the depreciation of buildings and equipment used in the business to arrive at total costs.

Snavely adds other items, including a very big item that he calls the "cost of capital". According to Snavely, the assets employed in and by the two railways, the value of land, buildings, rail lines, equipment—working capital—ought to make an annual return of 25.4%. The rate of return which, in his opinion, that capital ought to make, Snavely calls "cost of capital" or the "capital funds rate". Dr. Gilson recommends 21%. The Minister of Transport used 20.5% as the cost of capital to calculate the so-called Crow Benefit.

The point to make is that the so-called cost of capital is not a cost at all. It is not a sum that has been paid out or must be paid by CN and/or CP. It is not an item that the Department of National Revenue would accept as an eligible expense for income tax purposes. It is nothing but an abstract concept, which economists call opportunity costs.

The concept of opportunity costs has its uses in deciding between investment alternatives. However, once capital has been committed to a specific purpose, its opportunity for alternate investment has disappeared. Alternate uses or opportunities for rail lines do not exist, strictly speaking. The opportunity cost of capital invested in railway tracks is zero. By including a target rate of return of opportunity costs in the cost structure of the railways, Bill C-155 turns potential and hoped for profits into costs.

One might dismiss the procedure as smart propaganda if its only purpose were to impress the public with the large losses

Cet expert conseil américain doit vraiment être un génie pour avoir décelé des coûts divers de \$1,3 milliard que n'avaient pas trouvés les comptables fort bien rémunérés et les fiscalistes du CN et du CP, et pour avoir persuadé le ministre des transports que ces méthodes étaient supérieures à celles prescrites et autorisées par la Loi de l'impôt sur le revenu.

Il est regrettable, c'est le moins que l'on puisse dire, que le gouvernement ou les journalistes n'aient pas essayé d'expliquer au public canadien que le terme «coût», tel qu'employé par Snavely, n'est pas pris dans son acception courante. Il en va de même du terme «variable», que Snavely emploie dans un sens différent que le veut l'usage courant ou même les théories économiques. M. Snavely et la Commission canadienne des transports sont peut-être libres de définir certaines expressions en fonction de leurs intérêts particuliers, mais on a vraiment l'impression que les responsables cherchent à semer la confusion lorsqu'ils transmettent les résultats de cet exercice au grand public sans lui expliquer tout cela.

Les termes en question ne sont pas employés dans leur acception courante. Le terme «coût» signifie généralement la somme payée ou facturée. C'est ainsi que l'entend la Loi de l'impôt sur le revenu. Pour déduire des recettes le coût d'un article, il faut que la somme en question ait été déboursée. Il faut que l'article ait été payé ou que la société se soit engagée à le payer. Pour calculer les coûts totaux, on peut ajouter les frais d'amortissement des bâtiments et du matériel utilisé par l'entreprise.

Snavely, lui, ajoute d'autres éléments, notamment ce qu'il appelle le «coût du capital» ou le «taux des fonds de capital et d'emprunt». Le docteur Gilson recommande un taux de 21 p. 100. Le ministre des transports a choisi le taux de 20,5 p. 100 pour le coût du capital qui servira à calculer cette fameuse subvention du Nid-de-Corbeau.

Or, il faut bien comprendre que ce que l'on appelle le coût du capital n'est pas du tout un coût en soi. Ce n'est pas une somme qui a été déboursée ou qui doit être payée par le CN ou par le CP. Ce n'est pas un élément que le ministère du Revenu national considérerait comme une déduction admissible aux fins de l'impôt sur le revenu. Ce n'est qu'un concept abstrait, que les économistes appellent le coût de renonciation.

On parle de coûts de renonciation lorsqu'il y a un choix à faire entre différentes options d'investissement. Cependant, une fois que les capitaux ont été engagés à des fins précises, la possibilité d'investir ailleurs disparaît. À proprement parler, les sociétés de chemin de fer n'ont pas de possibilité d'investir ailleurs. Le coût de renonciation du capital investi dans les voies ferrées est nul. En prévoyant un taux de rendement des coûts de renonciation dans la structure de coûts des sociétés de chemin de fer, le bill C-155 transforme leurs coûts des profits potentiels et escomptés.

On pourrait penser que cette procédure n'est qu'une propagande habile si son seul objectif était de bien faire

[Texte]

the railways incur in transporting western grains. Unfortunately, the adoption of the costing formula will have very expensive consequences for the farmers of western Canada and for Canada's taxpayers.

To get some impression of its impact on grain freight rates, one only has to apply the cost of capital rate to the railway investment projections published by the Minister of Transport. According to those projections, some \$16.5 billion will be spent by the two railways on capital improvements over the next 10 years. At a cost of capital rate of 20%, the capital costs would add \$3.3 billion per year to the so-called variable costs of the two railways in the tenth year. Depending on the share of total variable costs that is assigned to grain—10%, 15%, 20%—the grain transportation bill will rise from \$330 million to \$660 million per year. To this must be added the 20% contribution to the so-called constant costs, which could result in an annual capital cost bill of between \$396 million and \$792 million to be charged to grain transportation. Quite apart from any other cost increases, the cost of capital item alone would raise the cost of shipping grain in the tenth year by an additional \$10 to \$20 per tonne.

The Government of Manitoba does not accept the claim by CN and CP Rail that they lack the necessary funds to improve their railway systems in Canada. We may point to reports in newspapers that CN is buying 3,100 miles of track in the United States from the Milwaukee Railway at a cost of \$250 million U.S. As part of the deal, CN will also assume \$180 million in debts of this bankrupt company.

We may also point to CP's investment of \$120 million U.S. to buy 770 miles of track from Minneapolis to Kansas City; to the \$60 million spent by CN on the CAST container line; and to very large investments by CP Ltd. in diverse enterprises over the past number of years.

It need hardly be emphasized that there is no legislation guaranteeing profits to CN and CP from those investments. It seems legitimate to ask the question why CN and CP demand legislative guarantees of very high profits as a condition for investing in the railway system, which is vital to Canada, and to ask why the Government of Canada submits to such blackmail.

There is no reason to believe that providing the railways with profit guarantees will of itself result in improved services to grain producers or in improvements in the system itself. Recent experience with the branch line subsidies paid to the railway companies shows that they are seldom used to carry out the intended purposes. Hardly any of the more than \$1 billion in branch line subsidies paid to the companies was spent on the maintenance of the branch lines, so that the taxpayers had to be called upon to supply another billion dollars to

[Traduction]

comprendre au public que les sociétés de chemin de fer doivent assumer des pertes énormes pour transporter les céréales de l'Ouest. Malheureusement, l'adoption d'une formule d'évaluation des coûts va imposer un fardeau financier très lourd aux agriculteurs de l'ouest et du Canada et à l'ensemble des contribuables canadiens.

Pour avoir une idée de son impact sur les tarifs des transports des céréales, il suffit d'appliquer le taux du coût du capital aux prévisions d'investissement des chemins de fer publiées par le ministre des transports. En effet, selon ces prévisions, les deux sociétés de chemin de fer consacreront environ 16,5 milliards de dollars à l'amélioration du matériel au cours des dix prochaines années. En supposant un taux de coût de capital de 20 p. 100, il faudrait alors ajouter 3,3 milliards de dollars par an à ce qu'on appelle les coûts variables des deux sociétés de chemin de fer au bout de 10 ans. Selon la part des coûts variables totaux définis pour les céréales «10, 15 ou 20 p. 100», la facture annuelle pour le transport des céréales passera de 330 millions de dollars à 660 millions de dollars. À cela, il faut ajouter la subvention de 20 p. 100 à ce que l'on appelle les coûts constants, ce qui risque de faire passer la facture annuelle du coût du capital à un montant se situant entre 396 millions de dollars et 792 millions de dollars pour le transport des céréales. Sans parler des autres augmentations de coût, le coût du capital à lui seul augmentera le coût de l'expédition des céréales de 10 à \$20 la tonne, dans dix ans.

Le gouvernement du Manitoba refuse de croire que le CN et le CP n'ont pas les fonds nécessaires pour améliorer leur système ferroviaire au Canada. Selon des articles parus dans les journaux, le CN vient d'acheter 3,100 milles de voies ferrées aux États-Unis à la société Milwaukee Railway, à un coût de 250 millions de dollars américains. Dans le cadre de cette transaction, le CN doit également assumer les dettes de cette société en faillite, qui s'élèvent à 180 millions de dollars.

Signalons aussi que le CP a investi 120 millions de dollars américains pour acheter 770 milles de voies ferrées entre Minneapolis et Kansas City, que le CN a investi 60 millions de dollars dans la société de conteneurs CAST et que le CP Limitée a investi des sommes très importantes dans diverses entreprises au cours des dernières années.

Point n'est besoin de souligner qu'aucune loi ne garantit des profits au CN et au CP sur ces investissements. Il est donc tout à fait normal de se demander pourquoi le CN et le CP exigent des garanties législatives de profits très élevés pour investir dans le système ferroviaire, le quel est absolument vital au Canada, et de se demander pourquoi le gouvernement du Canada a cédé à un pareil chantage.

Il n'y a aucune raison de croire qu'en offrant aux sociétés de chemin de fer des garanties de profit, on enregistrerait un amélioration des services de transport des céréales ou du système dans son ensemble. En effet, nous avons eu l'exemple récent des subventions versées aux sociétés de chemin de fer pour la remise en état des embranchements, et l'on sait que ces subventions ont rarement servi à cela. Ces subventions ont totalisé plus de 1 milliard de dollars, dont pratiquement rien n'a servi à l'entretien des embranchements, et c'est la raison

[Text]

reconstruct the branch lines upon which they have been and are paying subsidies.

The railways have shown disregard for their statutory obligations and have been singularly disdainful of the authority of Parliament. Rather than assert its authority, the Government of Canada has been paying bribes to the railway companies with taxpayers' money. In a sense, Bill C-155 is a form of capitulation from the government to the railway companies. The bill lays down the formula for exacting contributions from the farmers and the taxpayers to the railway companies.

It is clear that the railways cannot be relied upon to act in the public interest, even if they are paid very large subsidies. The first requirement is that Parliament assert its authority over the railway companies and remind the companies in no uncertain terms of their obligations under existing legislation. The second requirement is that the government exercise control over the spending of public moneys by the railways. In that connection, we re-emphasize that the items "cost of capital" and "contribution to constant costs" must be removed from the costing formula. The practical effect of including these items in the costing formula of Bill C-155 is to force farmers and taxpayers to contribute to the investment funds of the railway companies.

While we are strongly in favour of public investments in railway capacity, we do not want it done under the guise of "cost of moving grain." It is essential that all public contributions to railway capital be clearly identified. The Government of Manitoba takes the position that in order to be eligible for such contributions, CP Rail must issue equivalent value in equity share to the Government of Canada.

Mr. Chairman, that is part one of my submission. The next phase will be introduced to the committee by my colleague, the Minister of Agriculture. Thank you.

• 1510

The Chairman: Thank you. Mr. Uruski.

Hon. William Uruski (Minister of Agriculture, Province of Manitoba): Thank you, Mr. Chairman.

The impact on farmers, Bill C-155, if enacted, will have a severe impact on grain producers in Manitoba. If the most frequently used projections materialize—that is grain exports to rise to 36 million tonnes and total shipments to 40 million tonnes, annual railway costs increases of 6%—Manitoba grain producers will pay an additional \$500 million in grain transportation costs to the railway companies over the next 10 years. At the end of the 10-year period, the grain transportation bill would run close to \$125 million per year, some \$100 million more than it would be at the Crow rate.

[Translation]

pour laquelle on a dû demander aux contribuables de fournir encore 1 milliard de dollars pour reconstruire les embranchements dont l'entretien avait déjà été subventionnés par ces mêmes contribuables.

Les sociétés de chemin de fer ont fait fi de leurs obligations statutaires et se sont vraiment moquées de l'autorité du Parlement. Quant au gouvernement du Canada, plutôt que d'affirmer son autorité il a au contraire payé des pots de vin aux sociétés de chemin de fer avec l'argent des contribuables. Dans un certain sens, le bill C-155 représente la capitulation du gouvernement devant les sociétés de chemin de fer. Le projet de loi prescrit la formule selon laquelle les contributions soutirées aux agriculteurs et aux contribuables serviront à subventionner les sociétés de chemin de fer.

Il est manifeste que l'on ne peut pas faire confiance aux sociétés de chemin de fer pour servir l'intérêt public, même si on leur donne des subventions très importantes. La première chose à faire est donc que le Parlement affirme son autorité sur les sociétés de chemin de fer et leur rappelle, en termes non équivoques, les obligations que leur confère la loi actuelle. Deuxièmement, il faut que le gouvernement contrôle la façon dont les sociétés de chemin de fer dépensent les fonds qu'elles ont reçus du trésor public. À cet égard, nous insistons pour que les éléments «coût du capital» et «contribution aux coûts constants» soient supprimés de la formule d'évaluation des coûts. En effet, l'inclusion de ces éléments dans la formule du bill C-155 a pour conséquence pratique d'obliger les agriculteurs et les contribuables à participer aux investissements des sociétés de chemin de fer.

Certes, nous appuyons tout à fait le principe de l'investissement de fonds publics dans le système ferroviaire, mais nous ne voulons pas qu'on transforme cela en un «coût de transport des céréales». Il est essentiel que toutes les contributions du trésor public au financement des sociétés de chemin de fer soient clairement identifiées. Le gouvernement du Manitoba estime que, pour bénéficier de telles contributions, le CP devrait en donner au gouvernement du Canada la valeur équivalente en titres de participation.

Monsieur le président, voilà pour la première partie de mon exposé. La seconde vous sera présentée par mon collègue, le ministre de l'agriculture. Merci.

Le président: Merci. Monsieur Uruski.

L'honorable William Uruski (ministre de l'Agriculture, province du Manitoba): Merci, monsieur le président.

S'il est adopté, le Bill C-155 aura des conséquences néfastes sur les producteurs céréaliers du Manitoba. Si les prévisions les plus fréquemment utilisées se concrétisent, c'est-à-dire si les exportations de céréales passent de 36 millions de tonnes à 40 millions de tonnes, à raison d'une augmentation de 6 p. 100 des coûts annuels des sociétés de chemins de fer, les producteurs céréaliers du Manitoba paieront 500 millions de dollars de plus aux sociétés de chemins de fer pour le transport de leurs céréales, au cours des 10 prochaines années. À la fin de cette période, le coût total du transport des céréales approchera de

[Texte]

We realize that such projections must be treated with caution because the future is fraught with uncertainties. However, it is fair to point out that the need for Bill C-155 is also based upon projections: that the financial requirements of the railways are based upon projections of the investments required to expand the capacity of the rail system which, in turn, is based upon projections of the future demand for coal, potash, sulphur and grain.

Nevertheless, one might be tempted not to take seriously the projections which include a rate of inflation, because so little can be said about future inflation rates and because it might be assumed that the price of grain may increase at roughly the same rate as the price of transportation and of other prices. One might therefore be led to believe that a higher transportation bill would not necessarily spell trouble for the farmers.

In order to dispel such false notions, may we refer to our earlier observations about the inclusion of the cost of capital and the contribution to constant cost items in the costing formula. For example, one might assume that inflation ceased as of today; that the railways would not experience any cost increases due to wages, fuel, materials or equipment, but that the capital expansion program would proceed as projected. Under those assumptions, the combined effect of the cost of capital and contribution to overhead items would raise the freight rate on grain by at least \$10 a tonne. The result would be an annual transfer of between \$50 to \$60 million from Manitoba grain producers to the railway companies.

One should not overestimate the ability of grain producers to cope with such cost increases. Examination of the data in Table 4—5 of the Gilson report indicates that the average farm price of wheat, deflated by farm input price index, displays a downward trend. Averaged by decade, the farm price of wheat in constant dollars during 1930-1931 to 1939-1940 was \$81.76 per tonne; 1940 to 1949, \$108.58 per tonne; 1950 to 1959, \$78.32 per tonne; 1960 to 1969, \$69.77 per tonne; and 1970 to 1979 or 1980, \$71.08 per tonne.

Because of the huge surplus of wheat and corn in the United States, there is little likelihood that in the next few years grain prices will rise over their presently depressed level. In fact, a complete collapse of grain prices is being averted only at enormous costs to the U.S. Treasury. There seems little reason to believe that increased transportation costs will be completely offset by increases in grain prices. If that part of the grain freight rate increases, which is due to the inclusion of the cost of capital in the formula, must be absorbed by grain producers, realized net income from farming in Manitoba would decline by 20%.

[Traduction]

125 millions de dollars par an, soit environ 100 millions de dollars de plus qu'avec les tarifs du Nid-de-Corbeau.

Certes, avec ce genre de prévision, il faut faire preuve de prudence car l'avenir est plein d'incertitudes. Cependant, la raison d'être du Bill C-155 est aussi fondée sur des prévisions; en effet, les besoins financiers des sociétés de chemins de fer sont calculés en fonction de prévisions des investissements nécessaires pour accroître la capacité du système ferroviaire laquelle, à son tour, est fondée sur des prévisions de la demande en matière de charbon, de potasse, de soufre et de céréales.

On pourrait être tenté de ne pas prendre au sérieux les prévisions assorties d'un taux d'inflation, étant donné l'évolution tout à fait incertaine de ce dernier et étant donné la possibilité que le prix des céréales augmente à peu près au même rythme que les frais de transport et les autres coûts. On pourrait donc être porté à croire que des frais de transport plus élevés ne causeront pas forcément des problèmes aux agriculteurs.

Dans le but de dissiper ces idées fausses, nous aimerions revenir sur les remarques qui ont été faites tout à l'heure au sujet de l'inclusion du coût du capital et de la contribution aux coûts constants dans la formule d'évaluation des coûts. Par exemple, supposons que, dorénavant, le taux d'inflation soit nul, que les sociétés de chemins de fer n'enregistrent pas d'augmentation de coût à cause des salaires, du combustible, du matériel ou de l'équipement, mais que le programme d'expansion se poursuive tel que prévu. Compte tenu de ces hypothèses, les effets combinés du coût du capital et de la contribution aux frais généraux augmenteraient le tarif de transport de céréales d'au moins 10 dollars la tonne. Il en résulterait un transfert annuel de l'ordre de 50 à 60 millions de dollars des producteurs céréaliers du Manitoba aux sociétés de chemins de fer.

Il ne faut pas surestimer la capacité des producteurs céréaliers d'assumer de telles augmentations de coût. Selon le tableau 4—5 du rapport Gilson, le prix du blé moyen à la ferme, diminué de l'indice des coûts de production, enregistre une tendance à la baisse. En calculant sa moyenne par décennie, le prix du blé à la ferme, en dollars constants, était de 81.76 dollars la tonne entre 1930-1931 et 1939-1940; de 108.58 dollars la tonne entre 1940 et 1949; de 78.32 dollars la tonne entre 1950 et 1959; de 69.77 dollars la tonne entre 1960 et 1969, et de 71.08 dollars la tonne entre 1970 et 1979-1980.

Étant donné les énormes surplus de blé et de maïs accumulés aux États-Unis, il est fort probable que les prix des céréales sortent prochainement du marasme dans lequel ils se trouvent actuellement. En fait, on évite un effondrement total de ces prix que par des ponctions énormes dans le Trésor américain. Il n'y a pas lieu de croire qu'une augmentation des coûts de transport sera entièrement compensée par une augmentation des prix des céréales. Si les producteurs céréaliers doivent assumer la part de l'augmentation des taux de transport des céréales résultant de l'inclusion du coût du capital dans la formule leur revenu agricole régulier net, au Manitoba, diminuera de 20 p. 100.

[Text]

In 1979, a research team of the University of Manitoba studied the possible impact of a change in the statutory grain rates on Manitoba agriculture. It is no doubt of some interest to your committee that Dr. Gilson was a member of the steering committee for the research effort and that Dr. Ed Tychniewicz was the leader of that study team.

The study found that should farmers be required to pay four times the Crow rate, the value of Manitoba's annual agricultural production would fall by \$61 million and net income by \$39.7 million. He pointed out that this loss would make itself felt throughout other sectors of the Manitoba and Canadian economy. The extent of these losses has been estimated to another \$62.2 million in gross production, and \$20.9 million in personal income with approximately 2,200 jobs lost. The Manitoba economy simply cannot stand to absorb losses of this magnitude. More important, it is imperative that the quality of the human condition be protected and the viability of the family farm enhanced. Average net farm income over the past five years has been about \$10,000. At four times Crow, the average increase in freight charges would amount to \$1,400. The grain producers simply cannot be asked to pay that much more.

The 10% "grain basket" ceiling proposed in the bill will not be of much help. For example, the weighted price of the basket of grain this summer is about \$200 per tonne. The proposed ceiling on transportation costs would therefore be \$20 per tonne, if the price of grain stays at the present level. Since Manitoba grain producers pay on the average of \$3.65 per tonne under the Crow rate, the ceiling would not become effective until farmers were paying 5.5 times Crow. Farmers would be in dire straits indeed if grain prices were to sink to a level where the 10% ceiling would become effective.

Mr. Chairman, when we talk about a safety net, you know, safety nets are usually placed below people on the trapeze; this kind of a safety net is placed above the trapeze artist.

The Canadian Wheat Board has set a target of 36 million tonnes in grain exports by 1990. This represents an increase of 10 million tonnes or 39% over 1982. The board has expressed concern that growing subsidies in other countries will make it increasingly difficult for Canada to compete in world markets.

It is well known that Canadian grains must be hauled a far greater distance to reach the port of export than is the case in other countries. In 1980, average loaded-car miles of statutory grain was 911 or 1,465 kilometers. For the grain unloaded in Thunder Bay, this is only half of the distance to export position. Our average distance to point of export is about twice that of the United States, six times that of Australia, France

[Translation]

En 1979, un groupe de recherche de l'Université du Manitoba a étudié l'impact possible d'une modification des tarifs statutaires des céréales sur l'agriculture du Manitoba. Il vous intéressera sans doute de savoir que le Dr Gilson était membre du comité directeur de ce groupe de recherche et que le Dr Ed Tychniewicz en était le directeur.

Cette étude indique que, si les agriculteurs sont obligés de payer quatre fois plus que le taux actuel du Nid-de-Corbeau, la valeur de la production agricole annuelle du Manitoba diminuera de 61 millions de dollars et le revenu net de 39.7 millions de dollars. L'étude indique également que cette perte se fera également sentir dans d'autres secteurs du Manitoba et de l'économie canadienne. On a également estimé une perte de 62.2 millions de dollars en production brute, et de 20.9 millions de dollars en revenus personnels, à la suite de la disparition d'environ 2,200 emplois. L'économie du Manitoba ne peut tout simplement pas absorber des pertes aussi importantes. Il est surtout absolument essentiel de préserver la qualité de vie et de renforcer la viabilité des exploitations familiales. Au cours des cinq dernières années, le revenu agricole net moyen s'est élevé à environ 10,000 dollars. Si on multiplie le taux du Nid-de-Corbeau par quatre, l'augmentation moyenne des frais de transport sera de 1,400 dollars. On ne peut tout simplement pas demander aux producteurs céréaliers de payer tout cela.

Le plafond de 10 p. 100 pour le «panier de céréales» proposé dans le projet de loi ne sera pas d'un grand secours. Par exemple, le prix pondéré du panier de céréales, cet été, est d'environ 200 dollars la tonne. Dans ce cas, le plafond proposé en ce qui concerne les coûts de transport serait de 20 dollars la tonne, en supposant que le prix des céréales se maintienne au niveau actuel. Étant donné que les producteurs céréaliers du Manitoba paient en moyenne 3.65 dollars la tonne en vertu du tarif du Nid-de-Corbeau, le plafond ne s'appliquera qu'au moment où les agriculteurs paieront 5.5 fois le tarif du Nid-de-Corbeau. Ainsi, si les prix des céréales devaient tomber au niveau où le plafond des 10 p. 100 s'applique, cela signifierait que les agriculteurs se trouvent dans une situation catastrophique.

Monsieur le président, lorsque nous parlons d'une clause de sauvegarde, c'est un peu comme un filet de sécurité qu'on place en dessous des trapézistes; or, cette clause de sauvegarde consiste à placer le filet de sécurité au-dessus des trapézistes.

La Commission canadienne du blé a fixé un objectif de 36 millions de tonnes pour les exportations de céréales d'ici à 1990. Cela représente une augmentation de 10 millions de tonnes, soit 39 p. 100, par rapport à 1982. La Commission craint que le Canada ait de plus en plus de difficultés à faire face à la concurrence sur les marchés extérieurs à cause des subventions sans cesse croissantes accordées par les autres pays.

Tout le monde sait que les céréales canadiennes doivent être acheminées sur des distances beaucoup plus grandes que dans les autres pays pour atteindre leur port d'exportation. En 1980, la distance moyenne parcourue par un wagon chargé de céréales assujetties au tarif statutaire était de 911 milles soit 1,465 kilomètres. Les céréales déchargées à Thunder Bay ne sont encore qu'à mi-chemin de leur port d'exportation. Notre

[Texte]

and Argentina. To add to our disadvantage, most of the inland movement of grain in the United States and France is by water which is less expensive than rail. To add to the problem, extensive subsidies by foreign competitors are prevalent and growing. For example, U.S. subsidies covering the movement of grain on inland waterways were \$64.5 million in 1980 and reached \$71.7 million in 1982.

A recent study commissioned by the government of Manitoba on the relative importance of subsidies in grain production found that in the 10-year period, 1972 to 1981, direct and indirect subsidies accounted for 4% of the average price of wheat sold by the Canadian Wheat Board, 8.5% of the average price of wheat in the United States, and 11.8% of the average price of wheat in the European Economic Community. Expressed in dollars, the average subsidy to wheat producers in Canada was \$6.35 per tonne; in the U.S., \$11.41; and in the EEC, \$19.96 per tonne.

It should be noted that for Canada, the subsidy implied in the Crow rate is included. For example, the branch line subsidies, annualized costs of government grain cars, etcetera. It should be further noted that for the United States the estimates do not include the two most recent years when subsidies have reached truly gigantic proportions. Expenditures of the U.S. Department of Agriculture in the current fiscal year are projected at \$47.5 billion, of which \$21.7 billion will be direct support programs for farmers, which is said to be about equal to the total net farm income in that country.

Considering the data, it is difficult to argue that western grain producers are overly subsidized or that the Crow rate is an unwarranted or unnecessary subsidy. On the contrary, reducing government support for our grain producers at this time could seriously weaken their competitive position and thus bring incalculable harm to the industry.

Manitoba's objections to Bill C-155 must be viewed within the context of the subsidy issue. As we see it, the Government of Canada is using Bill C-155 as a vehicle to funnel large amounts of public money to the railway companies under the guise of subsidies to grain producers. It is obvious from our observations on the costing formula that a large proportion of the so-called costs cannot be legitimately attributed to grain transportation. Thus a large part of the so-called Crow benefit is not a subsidy to farmers but a subsidy to the railway companies.

[Traduction]

distance moyenne jusqu'au port d'exportation est deux fois plus grande que celle des États-Unis et six fois plus grande que celle de l'Australie, de la France et de l'Argentine. Nous sommes également désavantagés par le fait que la plupart des céréales transportées sur le territoire américain ou français le sont par voie fluviale ou maritime, ce qui revient moins cher que par chemin de fer. De plus, nos concurrents étrangers reçoivent très souvent des subventions importantes et sans cesse croissantes, ce qui aggrave encore le problème. Par exemple, les subventions accordées aux États-Unis pour le transport des céréales sur les eaux intérieures s'élevaient à 64.5 millions de dollars en 1980 et ont atteint 71.7 millions de dollars en 1982.

Le gouvernement du Manitoba a fait faire une étude, qui a été publiée récemment, sur l'importance relative des subventions dans la production de céréales; cette étude indiquait que, entre 1972 et 1981, les subventions directes et indirectes ont représentées 4 p. 100 du prix moyen du blé vendu par la Commission canadienne du blé, 8.5 p. 100 du prix moyen du blé aux États-Unis, et 11.8 p. 100 du prix moyen du blé dans la Communauté économique européenne. Exprimée en dollars, la subvention moyenne accordée aux producteurs de blé était de 6.35 dollars la tonne au Canada, de 11.41 dollars aux États-Unis et de 19.96 dollars la tonne dans la CEE.

Il convient de noter que, pour ce qui est du Canada, la subvention impliquée dans le tarif du Nid-de-Corbeau est incluse dans le chiffre. Il s'agit, notamment, des subventions pour les embranchements et des coûts annuels des wagons de céréales du gouvernement. Signalons également que, pour ce qui est des États-Unis, les chiffres n'incluent pas les deux dernières années, où les subventions ont pris des proportions vraiment gigantesques. Les prévisions de dépenses du département américain à l'Agriculture s'élèvent, pour l'année financière en cours, à 47.5 milliards de dollars, dont 21.7 milliards représentent des programmes d'aide directe aux agriculteurs, ce qui, d'après ce qu'on dit, équivaut au revenu agricole total net de ce pays.

Compte tenu de ces statistiques, il est difficile de prétendre que les producteurs céréaliers de l'Ouest sont trop subventionnés ou que le tarif du Nid-de-Corbeau est une subvention injustifiée ou inutile. Nous affirmons au contraire qu'en réduisant maintenant l'aide qu'il accorde à nos producteurs céréaliers, le gouvernement risque d'affaiblir considérablement leur compétitivité et de porter ainsi un préjudice incommensurable à l'industrie.

Les objections du Manitoba au Bill C-155 doivent être replacées dans le contexte général de la subvention. À notre avis, le gouvernement du Canada se sert du Bill C-155 pour injecter des fonds publics importants dans les sociétés de chemins de fer, sous prétexte qu'il s'agit de subventions aux producteurs céréaliers. Il nous paraît évident, à l'examen de la formule d'évaluation des coûts, qu'une grande proportion de ces coûts ne peut pas être légitimement imputée au transport des céréales. En conséquence, une grande partie de ce qu'on appelle la subvention du Nid-de-Corbeau n'est en fait pas une subvention aux agriculteurs, mais plutôt une subvention pour les sociétés de chemins de fer.

[Text]

Our Standing Committee on Agriculture expressed itself in this issue as follows:

Western grain producers may be prepared to accept higher freight rates in return for improved railway transportation services. However, under the formula which has been proposed by Mr. Pepin, the grain producers will be made to pay a major share of the cost of expanding the capacity of the railway system in western Canada, a share that is grossly out of proportion with the future demands to be made upon the system by the movement of grain. The willingness of the producers to pay more for transportation to obtain better service must not be exploited.

The natural sympathy which Canadians have with the farm community may be eroded by portraying the financial contributions of the government to the railway companies as subsidies for the western grain producers. As well, farmers do not want to be categorized as freeloaders. Farmers should not be made to pay for the expansion of capacity that is not related to grain transportation but to the transportation of coal, sulphur, potash and other mineral resources; Government contributions to that expansion should not be portrayed as subsidies to farmers.

• 1520

Thus farmers and taxpayers will be forced to make a contribution to capital for railway companies, and support the other users of the rail capacity who claim to have supported themselves for years. The federal government proposes to enact a law that will establish transportation rates for grain on the basis of 100% of the line and volume-related variable costs, plus 20% of volume-related variable costs as a contribution to constant costs. In other words, cost plus 20%.

Thank you, Mr. Chairman. The remainder of the brief will be concluded by my colleague.

The Chairman: Thank you, Mr. Uskiw.

Mr. Uskiw: Mr. Chairman, I now want to deal with another aspect, and that has to do with the processing industry in western Canada.

Perhaps the greatest mischief committed by those who want to abolish the Crow rate is to portray the Crow rate as an obstacle to further processing of agricultural products in the Prairie region. The fact is that the Crow rate has always applied to those products from Prairie crops that were being processed in the Prairie region when the rates were set.

One major problem is with canola oil and meal, which were not given equal treatment when rapeseed was included among the statutory grains, and with linseed oil, which for some inexplicable reason is not included either. In short, the problem

[Translation]

Notre Comité permanent sur l'agriculture s'est à cet égard exprimé en ces termes:

Les producteurs céréaliers de l'Ouest accepteront peut-être de payer des tarifs de transport plus élevés en échange d'une amélioration des services de transport ferroviaire. Cependant, la formule proposée par M. Pepin exige des producteurs céréaliers qu'ils paient la majeure partie des prêts d'amélioration et de rénovation du système ferroviaire dans l'Ouest, ce qui est tout à fait disproportionné par rapport à l'utilisation qu'ils devraient faire des services de transport des céréales. Il ne faut donc pas exploiter la bonne volonté des producteurs de payer des tarifs de transport plus élevés en échange de meilleurs services.

La sympathie naturelle que le public canadien éprouve à l'égard des agriculteurs risque de diminuer si on lui fait croire que les contributions versées aux sociétés de chemins de fer par le gouvernement sont en fait des subventions aux producteurs céréaliers de l'Ouest. De plus, les agriculteurs ne veulent pas qu'on les prenne pour des parasites de la société. On ne devrait donc pas demander aux agriculteurs de financer l'expansion du réseau ferroviaire qui concerne le transport, non pas des céréales, mais du charbon, du soufre, de la potasse et d'autres ressources minières; les contributions versées par le gouvernement pour ces travaux d'expansion ne devraient pas être qualifiées de subventions aux agriculteurs.

Ainsi, les agriculteurs et les contribuables seront obligés de participer aux dépenses d'investissements des sociétés de chemins de fer et d'aider financièrement les autres usagers du train qui prétendent s'aider depuis longtemps. Le gouvernement fédéral propose d'adopter une loi qui fixera le tarif de transport des céréales en fonction de la totalité des coûts variables afférents au volume et aux lignes, plus 20 p. 100 des coûts variables afférents aux lignes à titre de contribution aux coûts constants. En d'autres termes, il s'agit du coût plus 20 p. 100.

Merci, monsieur le président. La dernière partie de l'exposé vous sera présentée par mon collègue.

Le président: Merci. Monsieur Uskiw.

M. Uskiw: Monsieur le président, permettez-moi maintenant d'aborder un autre aspect, soit celui de l'industrie de la transformation dans l'ouest du Canada.

La plus grave erreur que commettent ceux qui veulent abolir le tarif du Nid-de-Corbeau est sans doute de décrire ce dernier comme un obstacle à l'expansion de l'industrie de transformation des produits agricoles dans la région des Prairies. En réalité, le tarif du Nid-de-Corbeau s'est toujours appliqué aux produits récoltés dans les Prairies et qui étaient transformés dans cette région, lorsque les taux ont été fixés.

Un problème important se pose avec l'huile et la farine de canola, qui n'ont pas été incluses dans la liste des céréales statutaires lorsque le colza l'a été, ainsi qu'avec l'huile de lin qui, pour une raison incompréhensible, ne l'est pas non plus. Bref, le problème qui se pose aux transformateurs ne provient

[Texte]

faced by processors is not the Crow rate but the exemptions to the Crow rate.

The Royal Commission on Grain Handling and Transportation dealt at length with the problems besetting the processors of agricultural products in western Canada. We recommend the report to your committee.

The royal commission made the following observations on flour milling in western Canada:

One of the natural or locational advantages of locating a flour mill near the source of wheat is the reduced need for storage. The inventory requirements of a western mill are less than one month's grind. Eastern mills on the other hand require higher storage levels. At the close of navigation in the St. Lawrence Seaway, eastern mills will require as much as six months' supply of wheat on hand. Since the Canadian Wheat Board pays storage and carrying costs, the western grain producer pays the cost of equalizing the storage and carrying costs of eastern and western mills.

In view of the much longer storage period required for eastern mills, they derive the maximum benefit of producer absorption of storage and carrying costs:

The instore Thunder Bay price for wheat includes a number of costs which the Canadian Wheat Board incurs. These costs are associated with the services rendered by the Canadian Wheat Board and include inspection, freight, terminal elevation, cleaning and the Canadian Wheat Board administration costs. Western mills buy wheat at this price less freight. They must therefore pay for the other services despite the fact they do not receive them. This is indefensible.

The railways charge 18 cents per hundredweight stop-off fees on domestic flour shipments. Western mill rail origins of wheat milled and forwarded as domestic flour are subject to this 18cent charge. Eastern mills receiving their grain supplies by water from Thunder Bay do not pay this charge.

It will noted that the stop-off charge has escalated to 40¢ per 100 pounds, widening the disparity between western and eastern mills.

In view of the discrimination against milling of flour in western Canada, the commission recommended: (1) that the flour milling industry in Canada be permitted to enjoy the natural geographic advantage of locating in western Canada; (2) that the Canadian Wheat Board reassess its costs of services performed for this industry and to ensure that its pricing practices do not distort the regional locational advantage of this industry; (3) that the Canadian Wheat Board discontinue the discriminatory practice of paying interest and storage costs on wheat held for milling at any point in Canada;

[Traduction]

pas tant du tarif du Nid-de-Corbeau mais plutôt des exemptions à ce tarif.

La Commission royale sur la manutention et le transport du grain a longuement examiné les problèmes accablant les transformateurs de produits agricoles dans l'Ouest du Canada. Nous recommandons à votre Comité de lire attentivement ce rapport.

La Commission royale faisait notamment les remarques suivantes en ce qui concerne l'industrie de la minoterie dans l'ouest du Canada:

L'un des avantages que présente l'implantation d'une minoterie à proximité de la source de récolte du blé vient du fait qu'il est moins nécessaire de l'entreposer. Une minoterie de l'Ouest a besoin d'entreposer moins d'un mois de mouture. Par contre, celles de l'Est doivent entreposer des quantités beaucoup plus importantes. Lorsqu'arrive la date de la fermeture de la Voie maritime du Saint-Laurent, les minoteries de l'Est doivent entreposer jusqu'à six mois de mouture. Étant donné que la Commission canadienne du blé assume les coûts d'entreposage et de transport, le producteur céréalier de l'Ouest participe, grâce à cette péréquation, aux coûts d'entreposage et de transport des minoteries de l'est et de l'ouest.

Étant donné que les minoteries de l'est ont besoin d'entreposer des quantités plus importantes de blé et ce, pendant plus longtemps, ce sont elles qui profitent le plus de la contribution des producteurs aux coûts d'entreposage et de transport:

Le prix du blé entreposé à Thunder Bay inclut un certain nombre de coûts encourus par la Commission canadienne du blé. Ces coûts correspondent aux services rendus par cette Commission et incluent notamment les frais d'inspection, de transport, d'élévation au terminal, de nettoyage et d'administration de la Commission. Les minoteries de l'ouest achètent leur blé à ce prix-là moins les frais de transport. Elles doivent donc payer pour les autres services, même si elles n'en bénéficient pas. Cela est tout à fait indéfendable.

Les sociétés de chemins de fer imposent 18c le 100 livres en frais d'arrêt en cours de route pour les expéditions intérieures de farine. Le blé de l'ouest transformé et expédié sous forme de farine domestique est également assujéti à ce supplément de 18c. Or, les minoteries de l'est recevant leurs céréales par voie fluviale à partir de Thunder Bay ne paient pas ce supplément.

Il convient de signaler que les frais d'arrêt en cours sont passés à 40c le 100 livres, ce qui aggrave encore la disparité existant entre les minoteries de l'Ouest et celles de l'Est.

Étant donné la discrimination dont font l'objet les minoteries de l'ouest, la Commission recommandait: (1) Que l'industrie de la minoterie au Canada soit autorisée à profiter de l'avantage géographique que présente l'implantation d'une usine dans l'ouest du Canada; 2) que la Commission canadienne du blé réexamine le coût des services qu'elle fournit à cette industrie, afin de s'assurer que ses pratiques de fixation des prix ne contrecarrent pas l'avantage que présente l'implantation de cette industrie dans la région; 3) que la Commission canadienne du blé mette fin à la pratique discriminatoire qui consiste à payer des frais d'intérêt et d'entreposage sur le blé

[Text]

(4) that the railway stop-off charge for storage and milling of grains in western Canada be eliminated.

We ask that you support these recommendations.

With respect to malting, the Royal Commission on Grain Handling and Transportation recognized the significance to Canada of the malting industry as a generator of employment, user of renewable resources and in increasing farmers' incomes.

It was the commission's contention that the malting industry is plagued with institutional constraints which militate against western development of the industry. Factors cited included; the inability of malting plants to take delivery of barley direct from producers—purchases must be through the country elevator system and this presently involves an additional handle resulting in an added cost to the malster of approximately \$3 per tonne; railway assessment of a stop-off charge for malting in transit, which is currently 40¢ per 100 pounds.

In view of the foregoing the commission recommended that: (1) the malting industry be permitted to enjoy the natural geographic advantage of locating in prairie Canada; (2) the railway stop-off charge for storage and processing of grains be eliminated; (3) malting plants located on the prairies be licensed as process elevators and be free to take delivery of malting barley direct from producers as well as from primary elevators; (4) freight rates on malting barley continue on a statutory basis and apply to both malting barley and barley malt.

We ask that you endorse these recommendations.

Dominion Malting Ltd. of Winnipeg in a letter dated April 4, 1983 to Transport Canada stated:

All information regarding new freight rates have stressed that agricultural processors in the Prairies will benefit. However, it is difficult for our company in Winnipeg to find a basis for this optimistic statement.

In forecasting the demise of the Winnipeg plant Dominion Malting provided extensive data to support their claim. The basic problems included the following. Intensive competition in foreign markets from government-supported EEC countries and Australia prevent the passing on of increased transportation costs to overseas customers. Low profit margins restrict the western Canadian malting industries' ability to absorb the proposed increases in rates. The potential of Manitoba processors to export to Pacific Rim countries will be more severely affected by increased transportation rates than is the case for processors located further west. Other prohibiting factors included escalating stop-off charges, costly processing in transit arrangements and dramatic increases in inbound mileage-based charges. Overproduction in the U.S. prevent access to that large market as an alternative.

[Translation]

destiné à la minoterie, partout au Canada; 4) que les frais d'arrêt en cours imposés par les sociétés de chemins de fer pour l'entreposage et la transformation des céréales dans l'ouest du Canada soient supprimés.

Nous vous demandons d'appuyer ces recommandations.

En ce qui concerne le maltage, la Commission royale sur la manutention et le transport du grain reconnaissait l'importance, pour le Canada, de cette industrie en tant que créatrice d'emplois, utilisatrice de ressources renouvelables et contributrice aux revenus des agriculteurs.

La Commission affirme que l'industrie du maltage est assujettie à toutes sortes de contraintes institutionnelles qui empêchent son développement dans l'ouest. Parmi les facteurs cités, mentionnons que les usines de maltage ne peuvent pas recevoir de livraison directe d'orge du producteur, mais que les achats doivent passer par le système d'élévateurs locaux, ce qui représente actuellement des frais de manutention supplémentaires d'environ \$3 la tonne pour l'industriel; les chemins de fer évaluent leurs frais d'arrêt en cours pour le malt en transit à environ 40c le 100 livres.

Étant donné ce qui précède, la Commission recommandait que: 1) l'industrie du maltage soit autorisée à profiter de l'avantage géographique que présente son implantation dans les Prairies; 2) les frais d'arrêt en cours imposés par les chemins de fer pour l'entreposage et la transformation des céréales soient supprimés; 3) les usines de maltage implantées dans les Prairies soient reconnues comme élévateurs de transformation et puissent donc accepter des livraisons d'orge de brasserie directement des producteurs ainsi que des élévateurs primaires; 4) les taux de transport de l'orge de brasserie continuent d'être statutaires et s'appliquent à la fois à l'orge de brasserie et au moût.

Nous vous demandons d'appuyer ces recommandations.

Dans une lettre du 4 avril 1983 à Transport Canada, *Dominion Malting Ltd.* de Winnipeg indiquait:

Toutes les données concernant les nouveaux taux de transport indiquent que les transformateurs de produits agricoles des Prairies en profiteront. Cependant, il est difficile, pour notre société de Winnipeg, de trouver une justification à cette affirmation optimiste.

Dominion Malting prévoit le déclin de son usine de Winnipeg et fournit de nombreuses données à l'appui. Les problèmes principaux sont notamment les suivants. La concurrence serrée que lui livrent, sur les marchés extérieurs, des sociétés subventionnées par leur gouvernement, notamment les pays de la CEE et l'Australie, les empêche de transférer à leurs clients étrangers les augmentations des frais de transport. Leurs faibles marges de profits empêchent les sociétés canadiennes de maltage d'absorber les augmentations de tarifs prévues. Les transformateurs du Manitoba auront encore plus de difficulté que les transformateurs situés plus à l'ouest à exporter vers les pays du Bassin du Pacifique à cause de ces augmentations des coûts de transport. Les autres obstacles incluent l'augmentation des frais d'arrêt en cours, les frais de transit et les augmentations spectaculaires des frais de transport vers l'intérieur calculés en fonction du millage. Par ailleurs, la

[Texte]

With retention of the statutory grain rate and the support of the federal Department of Industry, Trade and Commerce, the Winnipeg-based company is confident of penetrating new and developing markets in Korea, Taiwan, Philippines, Hong Kong, China and South America. Implementation of the new rate structure would relinquish those opportunities to Australia and eastern European countries who have the advantage of close proximity to ports.

In addition to direct losses in employment in the malting industry producers lose the \$50 to \$60 per tonne premium paid for barley of malting quality. The replacement value of a fully integrated malting plant is estimated at about \$45 million.

Canada cannot afford to destroy extensive investments, employment generators and value-added processing opportunities such as those provided by the malting sector. It is therefore a matter of grave concern to learn that federal officials have refused to give any assurances to Dominion Malting Ltd.

• 1530

With respect to canola, Manitoba also currently enjoys the extensive benefits provided in our economy of two oilseed crushing facilities operated by CSP Foods Ltd., at Altona and Harrowby respectively. These plants have a combined crushing capacity of 365,000 tonnes of seed annually.

Employment at full production levels is 195, with a payroll of \$3.9 million. It is estimated that an additional 300 jobs are provided in supply industries including transportation, financial, printing and packaging sectors. These facilities are farmer-owned co-operatives affecting the incomes of some 3,700 Manitoba producers of oilseed, predominantly canola (rapeseed).

The Canola Crushers of Western Canada have, for well over a decade, sought freight rate parity with seed for canola oil and canola meal. The Governor in Council, in recognition of the requirement of industry viability and the public interest, endorsed this concept in an order issued April 13, 1976. The order provided minimum compensatory freight rates to shipments of oil and meal. In addition, a freight assistance package was introduced to provide further relief. These programs applied to destinations in eastern and western Canada.

Under the new rate regime, Transport Canada offers to extend to the industry the new higher statutory rates to Thunder Bay and commercial rates beyond to eastern Canada for both domestic and export traffic. Further, the industry has

[Traduction]

surproduction enregistrée aux États-Unis empêche l'industrie du maltage canadienne de se tourner vers ce vaste marché en compensation.

Si l'on maintenait les taux statutaires pour les céréales et si le ministère fédéral de l'Industrie et du Commerce continuait de l'aider, la société de Winnipeg pourrait, elle en est convaincue, pénétrer de nouveaux marchés en expansion, notamment en Corée, à Taiwan, aux Philippines, à Hong Kong, en Chine et en Amérique du Sud. L'application de ce nouveau barème de tarifs fera disparaître toutes ces possibilités pour le Canada, et ce sont des sociétés australiennes ou d'Europe de l'Est qui en profiteront, étant donné qu'elles sont plus proches de leurs ports d'exportation.

Outre les pertes d'emploi que connaîtra l'industrie du maltage, les producteurs perdent le bonus de 50 à \$60 la tonne payé pour l'orge de brasserie. La valeur de remplacement d'une usine de maltage entièrement intégrée est évaluée à environ 45 millions de dollars.

Le Canada ne veut pas se permettre d'anéantir des investissements considérables, qui ont permis de créer des emplois et de développer les possibilités de transformation, comme c'est le cas de l'industrie du maltage. Il est donc très inquiétant d'apprendre que les responsables fédéraux ont refusé de donner des garanties à la société Dominion Malting Ltd.

Pour ce qui est du canola, le Canada bénéficie aussi actuellement des importants avantages qu'assure à notre économie les deux établissements de traitement de graines oléagineuses exploités par la CSP Foods Ltd., à Altona et à Harrowby. Ces deux usines ensemble peuvent traiter 365,000 tonnes de graines par an.

Le nombre d'employés, au niveau de pleine production, est de 195 et la liste de paie s'élève à 3.9 millions de dollars. On estime que 300 autres emplois sont fournis par les industries d'approvisionnement, notamment le transport, le financement, l'impression et l'emballage. Ces installations sont des coopératives qui appartiennent aux agriculteurs et elles contribuent au revenu de quelque 3,700 producteurs manitobains de graines oléagineuses, surtout de canola (colza).

Les transformateurs de canola de l'Ouest du Canada ont depuis largement plus d'une décennie, tenté d'obtenir la parité du tarif de transport avec les autres grains pour l'huile et la moulée de canola. Le gouverneur en conseil, en reconnaissance des exigences de la viabilité de ce secteur et dans l'intérêt public, a approuvé cette demande par un décret émis le 13 avril 1976. Le décret prévoyait un tarif de transport compensatoire minimum pour les expéditions d'huile et de moulée. En outre, un ensemble de mesures d'aide aux transports a été présenté pour accroître encore l'assistance. Ces programmes s'appliquaient à des points de destination dans l'est et l'ouest du Canada.

Aux termes du nouveau régime, Transport Canada offre d'étendre à ce secteur le nouveau tarif plus élevé pour le transport jusqu'à Thunder Bay, et des tarifs commerciaux, plus loin dans l'est, tant pour le transport destiné à l'exporta-

[Text]

been informed that the Freight Assistance Program will be cancelled.

Manitoba objects strenuously to these proposals on the following grounds: The absence of effective competition will result in high monopolistic freight rates being assessed beyond Thunder Bay.

Industry assessment of the situation suggests through rates to eastern Canada will increase significantly over existing minimum compensatory levels. This is substantiated in the study conducted for Transport Canada by Don R. Allen and Associates Consultants Ltd.

CP Limited have a 50% interest in the Maple Leaf Monarch canola-crushing plant in Windsor, Ontario. One must have an unshakeable confidence in CP's sense of fair play to believe that they will carry western oilseed products at rates which would enable western crushers to compete effectively with Maple Leaf Monarch in central Canadian markets. It may be added that both Manitoba plants of CSP Foods Ltd. are on CP lines and are captive to that company.

Extension of the statutory rate: when the statutory rates were established, the Lakehead was the natural terminus for grain and grain products moving east, and the products to which the rates applied included all those that were or could be processed in the west at that time. At the time, the St. Lawrence ports were as icebound in winter as was Port Arthur, so that there was thought to be no urgent reason to extend the statutory rates to points east of the Lakehead.

• 1540

Since that time Montreal, Trois-Rivières and Quebec have become year-round ports, and the processing industry in western Canada needs freight rates that will permit year-round access to export markets. The statutory rate should therefore be made to apply to movement to St. Lawrence and east coast ports as it does to west coast ports.

This matter is of particular importance to the processors located in Manitoba. It makes little sense that processors located in Manitoba can ship their products at the statutory rate to Vancouver but can move their products eastward at this rate only to Thunder Bay. Beyond Thunder Bay, Manitoba processors are at the mercy of the railway companies. The distance from Winnipeg to Montreal is a few miles less than to Vancouver and, hence, the freight rate to Montreal should be no greater than to Vancouver. The rate regime is unfavourable to Manitoba, and Bill C-155 will make it far worse for Manitoba-based processors. There should be no discrimination in access to Atlantic and Pacific ports.

Finally, there should be no discrimination in freight rates between crops and the products made from them. The statutory rate should apply equally to all crops grown in the

[Translation]

tion qu'à la consommation interne. En outre, on a informé ce secteur que le Programme d'aide pour le transport sera annulé.

Le Manitoba s'oppose vivement à ces propositions, et ce, pour les raisons suivantes: l'absence de concurrence réelle permettra à un monopole d'imposer des tarifs de transport très élevés, passé Thunder Bay.

D'après l'évaluation de l'industrie, il est à prévoir que les tarifs d'expédition jusqu'à l'est du Canada dépasseront appréciablement les niveaux minimum actuels de compensation. Ces prévisions s'appuient sur l'étude faite pour Transport Canada par Don R. Allen and Associates Consultants Ltd.

La société *CP Limited* a une participation de 50 p. 100 dans l'usine Maple Leaf Monarch de traitement du canola qui se trouve à Windsor, en Ontario. Il faut avoir une confiance inébranlable dans le sens de l'équité du CP pour croire qu'il transportera des produits dérivés des graisses oléagineuses de l'Ouest à des tarifs qui permettraient aux moulins de l'ouest de faire vraiment concurrence à Maple Leaf Monarch sur les marchés du centre du Canada. On peut ajouter que les établissements du Manitoba et ceux de la *CSP Foods Ltd.* sont situés le long des lignes du CP et donc captifs de cette société.

Elargissement du tarif statutaire: lorsque les tarifs statutaires ont été établis, l'amont des Grands lacs était le terminus naturel du grain et des produits dérivés transportés vers l'est, et les produits auxquels les tarifs s'appliquaient comprenaient tous ceux qui étaient traités dans l'Ouest, à cette époque, ou qui auraient pu l'être. A ce temps-là, les ports du Saint-Laurent étaient fermés par les glaces pendant l'hiver, tout comme l'était Port Arthur et c'est pourquoi on n'estimait pas urgent d'étendre les tarifs statutaires à l'est de l'amont des Grands lacs.

Depuis les ports de Monrréal, de Trois-Rivières et de Québec ont été ouverts toute l'année et l'industrie de préparation de l'Ouest a besoin de tarifs de transport qui lui permettraient d'avoir accès aux marchés d'exportation toute l'année. Le tarif statutaire devrait donc s'appliquer au transport vers les ports du St-Laurent et de la côte est, tout comme vers ceux de la côte ouest.

Cette question est particulièrement importante pour les transformateurs du Manitoba. Il n'est pas très logique qu'ils puissent expédier leurs produits au tarif statutaire à Vancouver mais qu'ils ne puissent pas le faire vers l'est, à ce même tarif, plus loin que Thunder Bay. Passé Thunder Bay, les préparateurs du Manitoba sont à la merci des sociétés ferroviaires. Winnipeg est à quelques milles de moins de Montréal que de Vancouver, et il ne devrait pas coûter plus cher d'expédier des produits à Montréal qu'à Vancouver. Le régime du tarif défavorise déjà le Manitoba, mais le projet de loi C-155 sera encore bien pire pour les préparateurs du Manitoba. On ne devrait pas faire de discrimination entre l'accès aux ports de l'Atlantique et à ceux du Pacifique.

Enfin les tarifs de transport ne devraient pas faire de discrimination entre les cultures et les produits. Le tarif statutaire devrait s'appliquer également à toutes les cultures de

[Texte]

Prairie region in their raw and processed forms. The Government of Manitoba recommends that the following products be included in the statutory grains:

Mr. Chairman, I will not read them out; they are all listed.

Regarding variable rates, branch lines and implications for road transport, the Government of Manitoba is opposed to the introduction of variable rates. They will inevitably lead to the abandonment of branch lines and the closure of local elevators. This will cause grave damage to rural communities. It also involves a shift from rail to truck transportation, increased cost to the province and municipalities for road construction and maintenance, and a serious misallocation of the country's resources.

The overriding concern in transportation policy should be the appropriate allocation of resources. Railway companies will, of course, say that is precisely the reason they want to abandon branch lines; that branch lines lose money. In answer to that, we would say that the road that runs along the branch line loses money, too. Closing a branch rail line may result in savings to the railway company but it will increase costs to the farmers who have to truck their grain a greater distance, and to the municipalities and province who have to build and maintain the roads. If rational allocation of resources is the main criteria, branch line abandonment should not be permitted, unless the railway company could prove that the savings it would realize would exceed the cost increases experienced by the farmers, the municipalities and province, and unless the company would be prepared to fully compensate the other parties for their cost increases.

The point that should not be lost sight of is that in the Prairie region the closing of grain-dependent lines does not cause any loss of traffic to the railways. Farmers are captive shippers and, when a branch line is closed, we will have to ship the grain to another point more convenient to the railways. The railways still have the business and they still get paid. Revenues stay almost the same while costs go down. Therefore, all but a very few lines are potential candidates for abandonment, more farmers will be faced with increasing costs, and the provinces will incur ever increasing costs of building and maintaining highways. The only feasible solution that we can see is to force the railway companies to pay compensation to the provinces for their increased costs whenever they cease to provide service on a branch line.

If the compensation price tag were higher than the cost of providing service on the branch line, the company could be expected to keep the line in business. In this way, decisions on branch line abandonment would be based on sound business principles and would conform with rational allocation of the nation's resources.

The National Transportation Act declares that:

[Traduction]

la région des Prairies sous forme brute ou traitée. Le gouvernement du Manitoba recommande que les produits suivants fassent partie des grains statutaires:

Monsieur le président, je ne lirai pas la liste.

Pour ce qui est des tarifs variables, des embranchements et des conséquences pour le transport routier, le gouvernement du Manitoba s'oppose à leur adoption. Ils amèneront inévitablement l'abandon des embranchements et la fermeture des élévateurs locaux, ce qui fera énormément de tort aux communautés rurales. Elles entraînent aussi un remplacement du transport ferroviaire par le transport routier; des dépenses accrues pour les provinces et les municipalités en frais de construction et d'entretien des routes, et une très mauvaise répartition des ressources du pays.

Une politique des transports devrait porter d'abord et avant tout sur une bonne répartition des ressources. Les sociétés ferroviaires diront, bien sûr, que c'est précisément pour cette raison qu'elles veulent abandonner des embranchements; qu'ils leur font subir des pertes. Nous pourrions leur répondre que les routes qui longent les embranchements ne sont pas rentables non plus. La fermeture d'un embranchement peut éviter des dépenses à une société ferroviaire, mais elle augmentera les frais des agriculteurs qui devront transporter leur grain en camion sur de plus grandes distances, ainsi que ceux des municipalités et aux provinces à qui incombent la construction et l'entretien des routes. Si le principal critère est une répartition rationnelle des ressources, on ne devrait pas permettre l'abandon des embranchements, à moins que la société ferroviaire puisse démontrer que les économies qu'elle réalisera dépasseront les augmentations de coûts subis par les agriculteurs, les municipalités et la province, et à moins que la société ne soit prête à indemniser pleinement les autres parties de leur augmentation de coûts.

Il ne faut pas oublier que la fermeture dans la région des Prairies d'embranchements servant au transport du grain n'entraîne aucune perte pour les chemins de fer. Les agriculteurs sont des expéditeurs captifs, et quand un embranchement est fermé, il leur faut expédier le grain à partir d'un autre point qui convient mieux aux chemins de fer. Ces derniers ne perdent rien. Les recettes restent presque au même niveau alors que les frais diminuent. Par conséquent, tous les embranchements, sauf de rares exceptions, risquent d'être abandonnés; un plus grand nombre d'agriculteurs aura à subir des augmentations de coûts et les provinces devront dépenser davantage en construction et en entretien de routes. La seule solution pratique que nous puissions voir consiste à obliger les sociétés ferroviaires à verser une indemnisation aux provinces pour compenser les augmentations de coûts, chaque fois qu'ils abandonnent un embranchement.

Si le montant de l'indemnisation est plus élevé que l'exploitation de l'embranchement, on peut s'attendre à ce que la société continue à l'exploiter. Ainsi, les dispositions touchant l'abandon des embranchements se fonderaient sur de bons principes commerciaux et seraient conformes à une affectation rationnelle des ressources du pays.

D'après la Loi nationale sur les transports:

[Text]

An economic, efficient and adequate transportation system-making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada.

The point cannot be over-emphasized that in order to determine the lowest total cost of the various modes of transport, it is an absolute requirement that identical costing methods be employed to determine the cost of each mode. We have commented extensively on the costing methods of Snavely, the CTC, and Bill C-155 particularly on the inclusion of the cost of capital and contribution to overhead. If these items are included in calculating the cost of transportation by rail, then they must also be included in calculating the cost of transportation by road, if we want to have a meaningful comparison which will allow us to determine what is the lowest total cost referred to in the National Transportation Act.

Including the cost of capital rate of 20.5% and the contribution to overhead of 20% in the cost of provincial highway systems would raise the total cost by many hundreds of millions of dollars. If the highway users were charged the full user costs—another principle applied in Bill C-155—user charges in the form of registration fees and fuel taxes would have to increase more than five times. Still, that is not all. The provincial highway system as it is viewed from the Department of Highways and Transportation does not include the streets and roads of the cities and towns and rural municipalities. It is like a railway network without railway yards and terminals. To get a complete picture of road transport costs, the cost of the municipal roads and streets would have to be included, which would raise the total cost in Manitoba by at least 50%. There is no user fee of any kind for the use of the streets and roads built and maintained by cities, towns and rural municipalities in Manitoba.

If measured by the standards set by the railways and Bill C-155, it is obvious that road transport in Canada is subsidized on an enormous scale by provincial governments and local authorities. If we accept the argument that the Crow rate was, or is, a hidden subsidy on the transportation of grain which causes gross distortions in the prairie economy, then we must accept as valid the proposition that they enormous hidden subsidies provided to road transportation cause very grave distortions in the economics of transportation. To the extent that rail transport is, or will be, fully compensatory and road transport is not, traffic is, and will be, diverted from rail to road. The removal of the Crow rate makes the imbalance between rail and road even greater than it is and, in that sense, it will bring us further from the goal set in the National Transportation Act, namely to make the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost.

The Government of Manitoba finds it regrettable that in announcing the multi-billion dollar expansion plans of the western railways, no mention was made of the port and the rail-line to Churchill. When compared with the \$9.5 billion

[Translation]

Un système économique efficace et adéquat faisant le meilleur usage de tous les modes de transport au coût global le moins élevé est essentiel à la protection des intérêts des utilisateurs des transports et au maintien du bien-être économique et de la croissance du Canada.

On ne peut trop insister sur le fait que pour déterminer le coût global le moins élevé des divers modes de transport, il est absolument nécessaire d'utiliser des méthodes d'établissement de coûts identiques pour calculer le coût de chacun. Nous avons longuement commenté les méthodes d'établissement de coûts de Snavely, de la CCP et le projet de loi C-155, particulièrement pour ce qui est de l'inclusion du coût du capital et de sa contribution aux frais généraux. Si ces postes servant au calcul du transport par rail, ils devraient aussi faire partie du calcul du coût du transport routier, si nous voulons une comparaison véritable qui nous permette de déterminer quel est le coût global le moins élevé, tel que mentionné dans la Loi nationale sur les transports.

Si on utilisait un pourcentage de coût du capital de 20.5 p. 100 et la contribution aux frais généraux de 20 p. 100 pour calculer le coût du réseau routier provincial, il s'élèverait à des centaines de millions de dollars. Si les utilisateurs des routes devaient entièrement défrayer les coûts—un autre principe appliqué dans le projet de loi C-155—les charges payées par l'utilisateur sous forme de frais d'enregistrement et de taxes sur l'essence seraient plus que quintuplées. Pourtant, ce n'est pas tout. Le réseau routier provincial tel que défini par le ministère de la Voirie et des Transports ne compte pas les rues et les routes des villes, des villages et des municipalités rurales. C'est comme un réseau ferroviaire sans cour de triage ni terminus. Pour avoir une idée exacte des coûts du transport routier, il faudrait ajouter des routes et des rues municipales, ce qui, au Manitoba, augmenterait le coût global d'au moins 50 p. 100. Il n'y a aucun frais à payer par l'utilisateur dans le cas des rues et des routes construites et entretenues par les villes, les villages ou les municipalités rurales du Manitoba.

Si on l'évaluait selon des normes établies par les chemins de fer et le projet de loi C-155, il va de soi que le transport routier du Manitoba est subventionné à une très grande échelle par les gouvernements provinciaux et les autorités locales. Si nous acceptons l'argument que le tarif du Nid-de-Corbeau était, ou est, une subvention cachée versée au transport du grain qui fausse grandement l'économie des Prairies, il nous faut alors accepter que les énormes subventions cachées versées au transport routier faussent très gravement l'économie des transports. Dans la mesure où le transport ferroviaire est, ou sera, entièrement indemnisé et que le transport routier ne l'est pas, ce dernier remplacera graduellement l'autre. La suppression du tarif du Nid-de-Corbeau accroît le déséquilibre entre les chemins de fer et les routes, et c'est en ce sens qu'il nous éloignera encore plus du but fixé dans la Loi nationale sur les transports, notamment faire le meilleur usage possible de tous les modes de transport disponibles, au meilleur coût global.

Le gouvernement du Manitoba trouve regrettable qu'en annonçant les plans d'expansion de milliards de dollars envisagés pour les chemins de fer de l'Ouest, il n'ait pas été question du port de Churchill ou de la voie ferrée qui s'y rend.

[Texte]

price tag of railway improvement in western Canada, the cost of improving the line to Churchill and its port is not very great. We would urge the Government of Canada to assure that there be a commitment to:

increased through-put of grain to 3% of the Prairie exports, which is approximately 1 million tonnes at 1983 levels;

a permanent agreement for the interchange of rail cars between CP and CN to allow grain originating on CP lines access to the port of Churchill at normal through statutory rate levels;

lengthening the season of navigation to at least 6 months from the current 103 days;

improve the port and elevator facilities;

guarantee of an adequate rail-car fleet, including boxcars for the present, light-weight fiberglass and aluminum hopper cars or the equivalent for the future;

resolution of the permafrost problems on the Churchill rail-line;

developmental or competitive rail freight rate structures to encourage the flow of non-grain traffic over the Bay route.

Mr. Chairman, the balance of the brief, of course, is a summary of what I have just read, and I would presume that we do not have to proceed beyond this point. Thank you for giving us this opportunity to present our views.

The Chairman: Thank you, Mr. Uskiw and Mr. Uruski. We have approximately 40 minutes now for questioning. I will start with Mr. Mazankowski; 10 minutes please.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. May I on behalf of the committee, too, extend a welcome to the ministers and their colleagues who are here today. I think it is fair to say that you have presented a very comprehensive brief; there is certainly a lot in it, and much that we could question you on.

You submit that, in your view, the railway losses are overstated, costs are overstated. You take issue with the costing formula and the rate-making mechanism. I have to tell you, sir, that many of us share that same view. We sense that Bill C-155 is rather rich for the railroads and rather expensive for the producer in that, in effect, in many ways really it is tantamount to a guaranteed annual income for the railroads.

• 1550

I would like to ask you, sir, if you have engaged in any studies or if you could identify any areas where you specifically take issue in terms of numbers. I know that you have taken issue with a contribution to constant costs and a contribution to capital, but can you give us some idea as to what you would consider to be a more appropriate figure for losses and a more appropriate figure for—or a more appropri-

[Traduction]

Si on compare au prix de 9.5 milliards de dollars envisagé pour améliorer les chemins de fer dans l'Ouest du Canada, le coût d'amélioration de la voie ferrée et du port de Churchill n'est pas très élevé. Nous recommandons instamment au gouvernement du Canada de faire en sorte qu'on s'engage à:

accroître la circulation du grain à 3 p. 100 de l'exportation des Prairies, ce qui représente environ un million de tonnes selon les niveaux de 1983;

conclure un accord permanent pour que CP et le CN interchangent les wagons, afin que le grain venant des lignes du CP puissent avoir accès au port de Churchill moyennant le tarif de transport statutaire;

porter la longueur de la saison de navigation qui est actuellement de 103 jours à six mois au moins;

améliorer les installations du port et de l'élevateur;

garantir un nombre suffisant de wagons, notamment des wagons couverts pour le moment et des wagons-trémi légers, en fibre de verre et en aluminium, ou leur équivalent pour l'avenir;

trouver une solution aux problèmes causés par le pergélisol à l'embranchement de Churchill;

établir une structure tarifaire compétitive pour encourager l'acheminement de marchandises autres que le grain par la route de la Baie.

Monsieur le président, le reste du mémoire n'est, bien sûr qu'un résumé de ce que je viens de lire et je suppose que nous n'avons pas à aller plus loin. Merci de nous avoir donné l'occasion de faire connaître notre point de vue.

Le président: Merci, Messieurs Uskiw et Uruski. Il nous reste maintenant à peu près 40 minutes pour poser des questions. Je vais commencer avec M. Mazankowski; 10 minutes s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Puis-je au nom du Comité, moi aussi souhaiter la bienvenue aux ministres et à leurs collègues qui sont ici aujourd'hui. Je dois ajouter, je pense, que vous avez présenté un mémoire très exhaustif, il contient beaucoup de matières et nous laisse un grand choix de questions.

Vous prétendez, que les pertes de chemins de fer sont exagérées, que les coûts sont gonflés. Vous dénoncez la formule d'établissement des coûts et le mécanisme d'établissement des tarifs. Je dois vous dire, monsieur, qu'un bon nombre d'entre nous partageons votre opinion. Nous trouvons que le projet de loi C-155 est plutôt avantageux pour les chemins de fer et coûteux pour les producteurs, et que de bien des façons, il équivaut à garantir un revenu annuel aux chemins de fer.

J'aimerais vous demander, monsieur, si vous avez entrepris des études ou si vous pouvez contester spécifiquement certains chiffres, dans certains domaines. Je sais que vous êtes opposés à une contribution aux coûts constants et à une contribution au capital, mais pouvez-vous nous donner une idée de ce que vous considéreriez comme chiffre plus juste quant aux pertes et un régime plus juste pour une formule d'établissement des coûts.

[Text]

ate regime for a costing formula? If the answer is too long, perhaps you could give it to us by way of tabling a document.

The Chairman: Mr. Uskiw.

Mr. Uskiw: Yes, Mr. Chairman. The staff that has prepared the analysis has the information here, but I believe it is fairly substantive and maybe the best approach would be to simply provide it to the committee members if they so wish.

Mr. Mazankowski: That would be most appreciated.

Another comment: I would be interested to hear your comments inasmuch as the—many people participated in the Gilson process, including shippers, grain handling companies and the pools, and while there may have been some disagreement on the level of losses and the costing formula, nonetheless in terms of calculating the on-line and volume-related costs there was a great deal of similarity in the calculations that were arrived at by both the shippers and the railroads. Where there was a substantial difference was in the contribution to constant costs.

Could you explain to the committee why they would view the issue somewhat differently than you as a government?

Mr. Uskiw: Mr. Chairman, one of our staff members will respond to that.

The Chairman: That would be Mr. Schaefer?

Mr. Mazankowski: For example, if I might just draw this to your attention, page 23 of Section 4 of the Gilson report indicates that the comparison of variable cost proposals on the basis of 1980 showed the shippers coming up with a figure of \$514 million and the railways coming up with a figure of \$547 million, which is roughly \$30 million. But there was a rather substantial difference in their calculation as regards the contribution to constant costs.

The Chairman: Mr. Schaefer.

Mr. Dennis Schaefer (Highways and Transportation Manager, Freight Policy Branch): Excuse me, that is correct, Mr. Mazankowski.

I would also like to refer you, though, to two studies that were conducted. One was with respect to the pools, by Travicon Associates and another was by Mr. R.L. Banks of R.L. Banks Associates, Washington, D.C., also a noted costing expert. In both instances, as I recall, the cost over statement arrived at by these gentlemen was in the vicinity of about \$200 million, based on 1980 costs. So they took issue with Snavelly cost estimates as well. We can provide you with copies of those documents.

Mr. Mazankowski: We would appreciate that very much.

In your summary and conclusions, and of course you elaborate on it in more detail in your brief, you state that the abolition of the Crow will mean additional problems for Manitoba processors of agricultural products. With the exception of canola, which you covered, what other areas of agricultural processing do you believe will be affected nega-

[Translation]

Si la réponse est trop longue, vous pourriez, peut-être, nous la donner par un dépôt de documents.

Le président: Monsieur Uskiw.

M. Uskiw: Oui, monsieur le président. Le personnel qui a préparé l'analyse a ces renseignements en main, mais je crois que le document est plutôt long et que la meilleure façon de procéder serait peut-être de le distribuer aux membres du Comité, s'ils le désirent.

M. Mazankowski: Nous vous en serions très reconnaissants.

Un autre commentaire. J'aimerais connaître vos commentaires sur le processus Gilson auquel bien des gens ont participé, notamment les expéditeurs, les sociétés de manutention de grain et certaines coopératives, et où on a pu constater que si on ne s'entendait pas toujours sur l'importance des pertes et la formule d'établissement des coûts, les expéditeurs et les chemins de fer n'en sont pas moins arrivés à des chiffres semblables pour le calcul des coûts directs et liés aux volumes. Il n'y avait une différence appréciable qu'au sujet de la contribution aux coûts constants.

Pourriez-vous expliquer au Comité pourquoi ils voyaient la question différemment de vous, comme gouvernement?

M. Uskiw: Monsieur le président, un de nos collaborateurs va répondre à cette question.

Le président: Monsieur Schaefer?

M. Mazankowski: Par exemple, si vous me permettez de vous le signaler, à la page 23 de la Partie IV du rapport Gilson, on dit que la comparaison des coûts variables proposés qui se fondait sur l'année 1980 indiquait que les expéditeurs arrivaient à un chiffre de 514 millions de dollars et les chemins de fer à 547 millions de dollars, ce qui fait une différence d'à peu près 30 millions de dollars. Mais il y avait une différence assez importante dans le calcul de la contribution aux coûts constants.

Le président: Monsieur Schaefer.

M. Dennis Schaefer (gestionnaire de la voirie et des transports, direction de la politique du transport de marchandises): Excusez-moi, c'est exact, monsieur Mazankowski.

J'aimerais aussi vous renvoyer, cependant, à deux études qui ont été faites. L'une sur les coopératives, par *Travicon Associates* et une autre par M. R.L. Banks de *R.L. Banks Associates*, Washington, D.C., qui est également un expert reconnu dans l'établissement de coûts. Dans les deux cas, si je me souviens bien, l'excédent du coût calculé par ces personnes se situerait aux environs de 200 millions de dollars, en se fondant sur les coûts de 1980. Ils ont donc aussi, contesté les estimations de coûts de Snavelly. Nous pouvons vous fournir des exemplaires de ces documents.

M. Mazankowski: Nous vous en serions très reconnaissants.

Dans votre résumé et vos conclusions, et plus en détails, bien sûr, dans votre mémoire, vous déclarez que la suppression du tarif du Nid-de-Corbeau causerait d'autres problèmes aux transformateurs de produits agricoles du Manitoba. Mis à part le canola, dont vous avez parlé quels autres secteurs de la transformation de produits agricoles auront à souffrir, d'après

[Texte]

tively by the contents of Bill C-155? Could you just elaborate on it a bit?

Mr. Uskiw: Mr. Chairman, Dominion Malting, the company that is most seriously affected to my knowledge—there may be others—have submitted a brief to our government and indeed, I believe, to Jean-Luc Pepin on the issue.

Mr. Mazankowski: They have to the committee, as well.

Mr. Uskiw: Yes, they have. They are very concerned about the measures that are now before us with respect to Bill C-155.

Mr. Mazankowski: What about with respect to the livestock industry and any further diversification?

I am aware of the problems of the malt. That also covers ancillary charges, stopoff charges and things like that, which perhaps is another issue but needs to be addressed nonetheless. What about the livestock industry and the potential for further processing value-added and diversification?

Mr. Uskiw: Mr. Chairman, I do not believe that we can identify anything in that area that would detract from the position we are taking.

Mr. Mazankowski: In other words, you are saying the impact of C-155 will have a neutral effect?

Mr. Uskiw: No. I think if you study our brief, we are saying that it has a negative impact in terms of overall Manitoba agricultural economy.

Mr. Mazankowski: But that is a general observation.

Mr. Uskiw: But it is based on the analysis that we have done. It is not just a guess. It is based on . . .

Mr. Mazankowski: Yes, an analysis. Could you just elaborate on that, then, perhaps?

Mr. Uskiw: In terms of actual added cost to the grain production sector and the offsets that are presumed—that might be gained on the other side, the calculation is that it is negative to Manitoba.

Mr. Mazankowski: We have been hearing the opposite story from various commodity groups in Alberta, for example. I certainly would be interested in pursuing that a little further with you, but as you can see, the time is almost up.

One further question. You want the extension of the Crow rate extended to the St. Lawrence and Atlantic ports. I am sure you are aware that under the present terms of the statutory freight rate legislation and the contents of Bill C-155, the statutory freight rate only covers products for export position moving to Vancouver. Was that an oversight? Do you want to discriminate against Vancouver or would you believe that if you wanted the extension of the statutory freight rate to the St. Lawrence ports, perhaps parity should be provided with Vancouver in all respects as well?

Mr. Uskiw: Mr. Chairman, perhaps we left the wrong impression. The intent is that there be parity between the two ports.

[Traduction]

vous, des dispositions du projet de loi C-155? Pourriez-vous nous donner un peu plus de précisions?

M. Uskiw: Monsieur le président, Dominion Malting la société la plus durement touchée à ma connaissance—il peut y en avoir d'autres—a présenté un mémoire à notre gouvernement et à Jean-Luc Pépin, je crois, à ce propos.

M. Mazankowski: Elle en a aussi présenté un au Comité.

M. Uskiw: Cette société s'inquiète vivement des mesures prévues dans le projet de loi C-155.

M. Mazankowski: Et le secteur de l'élevage et une plus grande diversification?

Je suis au courant des problèmes du malt. Cela porte aussi sur des frais accessoires, des frais d'arrêt et d'autres de ce genre, ce qui est peut-être une autre question, mais qui mérite quand même d'être étudiée. Qu'en est-il de l'élevage, de la possibilité d'une transformation plus poussée et de la diversification?

M. Uskiw: Monsieur le président, je ne pense pas que nous puissions trouver quoi que ce soit dans ce domaine qui puisse infirmer la position que nous adoptons.

M. Mazankowski: Autrement dit, vous dites que le projet de loi C-155 n'aura pas d'incidence?

M. Uskiw: Non. Je pense que si vous étudiez notre mémoire vous verrez que nous prétendons qu'il y a une incidence négative sur l'ensemble de l'économie agricole du Manitoba.

M. Mazankowski: Mais c'est une observation de portée générale.

M. Uskiw: Mais elle se fonde sur l'analyse que nous avons faite. Ce n'est pas qu'une conjecture. Elle se fonde sur . . .

M. Mazankowski: Oui, une analyse. Pourriez-vous nous donner plus de détails à ce propos, alors?

M. Uskiw: En termes de valeur réelle ajoutée au secteur de la production du grain et aux retombées anticipées—qui pourraient être avantageuses d'un autre côté, on calcule que les répercussions sont négatives pour le Manitoba.

M. Mazankowski: Nous avons entendu dire le contraire par différents groupes de producteurs de denrées de l'Alberta, par exemple. J'aimerais bien pousser cette question un peu plus loin, mais vous le voyez, nous n'avons presque plus le temps.

Une autre question. Vous voulez que le tarif du Nid-de-Corbeau soit étendu aux ports du St-Laurent et de l'Atlantique. Vous savez, j'en suis sûr, qu'aux termes actuels de la Loi sur le tarif de transport statutaire et des dispositions du projet de loi C-155, le tarif de transport statutaire ne s'applique qu'aux produits destinés à l'exportation passant par Vancouver. Est-ce un oubli? Voulez-vous défavoriser Vancouver et croyez-vous que si on étendait le tarif statutaire aux ports du St-Laurent on devrait accorder, peut-être, la parité avec Vancouver à tous les points de vue?

M. Uskiw: Monsieur le président, nous avons peut-être laissé une fausse impression. Nous ne voulions que la parité entre les deux ports.

[Text]

Mr. Mazankowski: But at the present time, the statutory freight rate as it applies to movements to Vancouver only applies to products for export and not for domestic.

Mr. Uskiw: Whatever the formula is, it should apply to both ports. That is the point we are making. We want parity in terms of the freight rate structure, whether it is domestic or export.

Mr. Mazankowski: Oh, I am glad to hear that because there is no one on our committee from British Columbia and I would not want anyone from British Columbia to have the impression that they were being discriminated against.

Mr. Uskiw: The point we are trying to make is that at the time that the Thunder Bay point was the destination point, we did not have production. No, I should not put it that way. There was no facility to get beyond Thunder Bay at that stage. We have now . . .

Mr. Mazankowski: I am not arguing about that point. I think that the omission of Vancouver, in terms of applying the freight rate domestically on products moving there, is an omission. I simply point that out and hope that it has your concurrence.

Mr. Uskiw: I see, okay. Yes, very much so.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Benjamin, 10 minutes, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it is amazing how things keep cropping up that have been going on for years. I am happy to note the Government of Manitoba's recommendation, which was made in Parliament a number of times by myself and a number of MPs from more than one party back in the early seventies, to make malting companies agents of the Canadian Wheat Board so that they could take direct farm-to-malting deliveries. Let us hope we can still get that done.

Just to comment on what the government has said, if my memory serves me correctly somewhere in 1969 or 1970, 1971, this oilseed crushing plant in Windsor, Ontario, which is now 50% owned by Canadian Pacific, got something in the order of a \$6 million grant from DREE and there was great fanfare and publicity while our seed crushing plants out here were struggling to get going.

I want to ask, Mr. Chairman, relating to some examples that are used in Appendix 1 based on assumptions of railway costs, I take it you have worked out these examples based on tonne miles. Is that correct?

The Chairman: The answer is, yes.

• 1600

Mr. Benjamin: One of the things that has bothered me and many others for many years is that the railroads can show the best figures in their favour when they use tonne miles. But I

[Translation]

M. Mazankowski: Mais à l'heure actuelle, comme le tarif des transport statutaires ne s'applique qu'au transport à Vancouver, il ne s'applique qu'aux produits destinés à l'exportation et non à la consommation intérieure.

M. Uskiw: Quelle que soit la formule, elle devrait s'appliquer aux deux ports. C'est ce que nous soutenons. Nous voulons la parité dans la structure du tarif de transport, que les marchandises soient destinées à l'intérieur du pays ou à l'exportation.

M. Mazankowski: Oh. Je suis heureux de vous l'entendre dire, parce que personne de notre Comité ne vient de Colombie-Britannique, et je ne voudrais pas que quelqu'un qui en viendrait ait l'impression qu'il est victime de discrimination.

M. Uskiw: Nous voulons faire valoir qu'à l'époque où Thunder Bay était le point de destination, nous n'avions pas de production. Non, je ne devrais pas le formuler de cette façon. Il n'y avait pas de moyen d'aller plus loin que Thunder Bay à cette époque. Nous avons maintenant . . .

M. Mazankowski: Je ne conteste pas ce point. Je pense que l'omission de Vancouver, pour ce qui est de l'implication du tarif de transport à l'intérieur du pays pour les produits qui sont expédiés à cet endroit est une omission. Je le souligne seulement et j'espère que vous êtes d'accord.

M. Uskiw: Je vois, vois, très bien, oui, tout à fait d'accord.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Benjamin, 10 minutes s'il vous plaît.

M. Benjamin: Monsieur le président, c'est stupéfiant de voir que des choses qui existent depuis des années font soudain surface. Je suis heureux de prendre note de la recommandation du gouvernement du Manitoba, recommandation que j'ai faite bien des fois au Parlement et que des députés de plus d'un parti ont faite au début des années 70, en vue de nommer des agents des sociétés de malt à la Commission canadienne du blé pour qu'ils puissent prendre livraison du malt sur les fermes. Espérons que nous puissions encore y arriver.

Un seul commentaire sur ce que le gouvernement a dit. Si ma mémoire est bonne, vers 1969, 1970, 1971, l'établissement de transformation des graines oléagineuses de Windsor, Ontario, qui appartient maintenant à 50 p. 100 au Canadien Pacifique, a obtenu du MEER une subvention de l'ordre de 6 millions de dollars, subvention à propos de laquelle il y a eu beaucoup de bruit et de publicité, alors que pendant ce temps nos moulins à hile avaient de la difficulté à survivre.

Je voudrais demander, M. le président, au sujet de certains exemples cités à l'Appendice 1 et se fondant sur l'évaluation des coûts des chemins de fer, je suppose que vous avez calculé ces exemples en vous fondant sur les mille-tonnes. Est-ce exact?

Le président: Oui.

M. Benjamin: Une des choses qui m'agace, moi et bien d'autres, depuis longtemps, c'est que les chemins de fer peuvent citer les chiffres les plus avantageux pour eux lorsqu'ils se servent de mille-tonne. Mais je n'ai jamais encore

[Texte]

have never seen a locomotive yet hauling one tonne from here to Thunder Bay or Vancouver.

Have you done any examples in freight car miles and in train miles? As I understand it from some research I have seen, when you compare train miles in grain and other commodities, grain is very favourably comparable; it is the same as or slightly less or slightly more than other commodities, whether these are general commodities or coal or potash or sulphur or whatever. Similarly, in freight-car miles there is a significant difference. Have you done any studies using freight-car miles or train miles?

Mr. Bill Janssen (Consultant, Manitoba Department of Highways and Transportation): These examples were simply based on some figures that had been thrown around by railway companies and others. You have heard the expression, no doubt, that grain, for instance, accounts for 20% of the traffic and only 3% of the revenue. These types of figures have been thrown around. What was assumed here was the number of cases of the percentage of total traffic of the railway system in western Canada as they have been projected by Canadian Pacific and Canadian National. So that is the basis for those examples.

Mr. Benjamin: Your purpose here, then, in showing these examples was . . .

Mr. Janssen: It was simply to indicate the impact of the cost of capital items in the costing formulas, the impact that fact alone has on the future freight rates. That was the purpose of all these examples.

Mr. Benjamin: So the purpose is by these examples to shoot down the claims of Mr. Snavely or Gilson or the railroads using their own basis of tonne miles.

Mr. Janssen: Exactly.

Mr. Benjamin: To show how inflated their claims are, then.

Mr. Janssen: Exactly.

Mr. Benjamin: I see. But you have not done, nor have you seen, any studies using freight-car miles or train miles. If that was something we could get, Mr. Chairman, it would make an interesting read.

The Chairman: I do not know if we can or not, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: The contention has been made before this committee from a number of witnesses, none of whom grow grain, how their freight costs have gone up. One group of witnesses, one association, said that their freight costs have gone up by 300% while the farmers' freight costs had stayed on the statutory rate and that farmers were not paying their fair share. What does the Government of Manitoba think of those kinds of claims from outfits like the Coal Association, the Exporters Association, B.C. Forest Products and those outfits? They make these claims in order to justify their claim that they are being unfairly treated compared to grain shippers.

Mr. Uskiw: Mr. Chairman, I think our brief attempts to deal with that when we try to show the expansionary require-

[Traduction]

vu une locomotive tirer une tonne d'ici Thunder Bay ou Vancouver.

Avez-vous fait des exemples en mille-wagon et en mille-train? Si je comprends bien, d'après la recherche que j'ai vu, si on compare des milles-train de grain et d'autres denrées, le grain permet une comparaison très favorable; il est au même prix que les autres denrées, un peu plus, un peu moins, que ce soit des denrées générales, du charbon, de la potasse, du soufre ou tout ce que vous voudrez. De même, si le calcul est fait en mille-wagon, il y a une différence appréciable. Avez-vous fait vos études en vous servant de mille-wagon ou de mille-train?

M. Bill Janssen (expert-conseil, ministère de la Voirie et des Transports du Manitoba): Ces exemples se fondaient seulement sur des chiffres donnés par des sociétés ferroviaires et autres. Vous avez entendu dire, sans doute, que le grain, par exemple, représentait 20 p. 100 du fret et ne comptait que 3 p. 100 des recettes. On a cité ce genre de chiffres à tort et à travers. On s'est fondé ici sur le nombre de cas de pourcentages du trafic total du réseau ferroviaire dans l'Ouest du Canada tels qu'ils ont été projetés par le Canadien pacifique et le Canadien national. C'est donc là-dessus que se fonde ces exemples.

M. Benjamin: En donnant ces exemples, vous vouliez donc . . .

M. Janssen: On voulait seulement démontrer l'incidence du coût des articles d'immobilisations sur les formules d'établissement de coûts, incidence que ce seul fait a sur les tarifs de transport à venir. C'était là le but de tous ces exemples.

M. Benjamin: Vous visez donc à infirmer les affirmations de M. Snavely ou Gilson ou des chemins de fer en vous servant de leurs propres chiffres en mille-tonne.

M. Janssen: Exactement.

M. Benjamin: Pour montrer que leurs affirmations sont exagérées, donc.

M. Janssen: Exactement.

M. Benjamin: Je vois. Mais vous n'avez pas fait, ni vu, d'étude utilisant des milles-wagon ou des milles-train. Si on pouvait en obtenir, monsieur le président, ce serait une lecture intéressante.

Le président: J'ignore si nous le pouvons, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Il a été prétendu ici, au Comité, par un certain nombre de témoins dont aucun ne cultive le grain, que leur coût de transport avait augmenté. Un groupe de témoins, une association, a dit que leurs transports avaient augmenté de 300 p. 100 tandis que ceux des agriculteurs étaient restés au niveau du tarif statutaire et qu'ils ne payaient pas leur part. Que pense le gouvernement du Manitoba de ces affirmations faites par des organismes comme Coal Association, The Exporters Associations, B.C. Forest Products et d'autres du même genre? Ils affirment cela pour faire valoir qu'ils sont injustement traités comparés aux expéditeurs de grain.

M. Uskiw: Monsieur le président, je pense que nous abordons cette question dans notre mémoire lorsque nous nous

[Text]

ments of the railway system for purposes of hauling increased tonnages to western Canadian ports where grain merely represents a very small portion of those increased tonnages, but the taxpayers of Canada and the farmers of the Prairies are going to pay the whole bill for the expansion. So we raised that question in the context that coal and sulphur and potash do not seem to be picking up any of the tab for the new railway capacity of western Canada.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Most of the debate has been about costs to the railroads, and I think insufficient attention has been paid to the price side. The price side would be the freight rates railroads charge. The price side would be the price that grain producers or any other shippers get for their product.

What, in the view of the Government of Manitoba, is the situation re grain producers on the price side versus the railroads on the price side—the crocodile tears that they shed, the Coal Association crying on our shoulders. When you look at all these different areas of the economy, how do you view the price side situation?

Mr. Uskiw: We recognize—and I think we try to say that in our submission—that farmers are indeed extremely vulnerable on that side of the ledger, that international commodity prices are so variable and so volatile, if you like, the pricing of grains and agriculture commodities throughout the world, that there is no real security that agriculture can attribute to international markets for their commodities.

On top of that, we try to point out that the rest of the exporting countries of the world provide for substantial subsidies in transportation and other subsidies to their farmer producers, much greater than does the Canadian government.

Railway transportation, of course, is a very essential part in the sense of economic transportation on the price side of the argument because Canadian farmers in the prairie region are basically deeply inland producers far from port. Recognizing the fact that all of the countries with whom Canadian producers compete are closer to port, and even at that are very heavily subsidized in their transportation, even on water transport, we have to make the case that we cannot make it impossible for Canadian farmers to produce on a viable basis by way of compensatory rates based on calculations that we have been provided with by Snavely or Jean-Luc Pepin or anyone.

We must relate everything to what is the potential of agriculture to absorb new costs. We do not see that there is that kind of potential in the decade ahead of us, at which time the costs of grain transport alone to the farmer are projected to increase by 5.5 times.

So we see a major problem with that. We think that as an important part of national policy we should maintain low-cost transport services to agriculture and that if there needs to be subsidization in transportation then that should be done by government directly to the railway system if it is determined

[Translation]

efforçons de démontrer qu'il faut donner de l'expansion au réseau ferroviaire pour transporter plus de produits vers les ports de l'Ouest, que le grain ne représente qu'une infime partie de cette augmentation et que l'on demande aux contribuables canadiens et aux agriculteurs des Prairies de le défrayer entièrement. Nous avons donc soulevé cette question parce qu'il semble qu'on ne demande pas aux producteurs de charbon, de soufre, de potasse de payer leur part de cet accroissement de la capacité ferroviaire dans l'Ouest.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: La plus grande partie du débat a porté sur les coûts des chemins de fer, et je pense qu'on n'a pas accordé assez d'attention au côté prix. Le côté prix consisterait aux tarifs de transport exigés par les chemins de fer. Ce serait le prix que le céréaliculteur ou tout autre expéditeur obtient pour son produit.

Selon le gouvernement du Manitoba, quelle est la situation des céréaliculteurs, question prix, par rapport aux chemins de fer—les larmes de crocodile qu'ils versent, la Coal Association qui vient pleurer sur notre épaule. En envisageant tous ces différents secteurs de l'économie, comment voyez-vous la situation du côté prix?

M. Uskiw: Nous reconnaissons—et je pense que nous essayons de le démontrer dans notre mémoire—que les agriculteurs sont très vulnérables de ce côté-là, que le prix des denrées internationales est si variable et changeant, si vous voulez, je ne veux pas parler du prix fixé pour le grain et des denrées agricoles dans le monde, que les agriculteurs ne peuvent attendre une sécurité du côté des marchés internationaux.

En outre, nous essayons de signaler que le reste des pays exportateurs du monde subventionnent considérablement leurs transports et leurs producteurs agricoles, plus que ne le fait le gouvernement canadien.

Le transport ferroviaire est, bien sûr, un élément des plus essentiel, du point de prix, parce que les agriculteurs canadiens des Prairies sont loin des ports. Compte tenu du fait que tous les pays concurrentiels du Canada sont plus près des ports, quoique leurs transports soient plus fortement subventionnés, y compris le transport par eau, il nous faut faire valoir que nous ne pouvons mettre les agriculteurs canadiens dans l'impossibilité de produire sur une base rentable en adoptant des tarifs compensatoires établis selon les calculs que nous ont fourni Snavely, Jean-Luc Pepin ou d'autres.

Nous devons tout rattacher à la capacité qu'a l'agriculture d'absorber les nouveaux coûts. Nous n'entrevoions pas cette possibilité au cours de la prochaine décennie à la fin de laquelle on prévoit que les seuls coûts du transport du grain auront augmenté de 5.5 fois.

Nous trouvons donc que cela présente une difficulté majeure. Nous pensons qu'un élément important de la politique nationale serait de maintenir des services de transport bon marché pour l'agriculture et s'il est nécessaire de subventionner les transports, que le gouvernement subventionne

[Texte]

that they require it. We certainly do not think we should tamper with what is now the Crow rate legislation.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. That is your time. Mr. Bockstael, 10 minutes please.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. On behalf of the members of the Liberal Party in this committee, I want to welcome the two hon. ministers and their assistants and thank them for the presentation of their brief.

In the preface of your brief you make reference to a nine-point resolution that was passed. It is identical to the one that had been previously adopted by the Government of Saskatchewan. The ninth point in that nine-point resolution says that you oppose the proposals advanced by the Minister of Transport of Canada because they are not supported by a consensus of western Canadians.

Members of this committee are very well aware that there are a great many divisions among farm organizations in western Canada on this issue. Do you believe, Mr. Minister, that the federal minister could ever come up with a compromise policy that would please everyone?

• 1610

Mr. Uskiw: Mr. Chairman, that is a loaded question, from one politician to another.

It is true that there are different interest groups that want to take issue, on one side or the other, of this piece of legislation. What has to be sorted out, however, is the primary industry which we are concerned about, the grain producers who are going to be so adversely affected by substantive increases in freight charges.

It is always easy to identify a group that would like to share in someone else's benefits. That is really where we have the division of opinion. Now, there are those who advocate that. They say, yes, the grain farmers are enjoying a good thing with respect to the grain side of our economy; why can we not spread that around a bit, and have other farmers who do not produce grain share in it?

Thus, we are cutting the pie a little thinner, if you like. You know, it is something I do not think I want to subscribe to. I do not think I want to knock someone else's castle down in order to build my own. This is what I am saying. If we have a problem in another sector, then we have to deal with that sector's problems. But I do not think we deal with it by taking something away from someone else.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Minister. I have your own quote on CBC Radio after the minister made his announcement. You said:

It has been a long time coming, with a tremendous amount of debate. I think it is fair to say that no Minister of Transport in Canada could ever arrive at a position which would be endorsed by all people across the country, and certainly across the west. I do not want to be unfair or

[Traduction]

directement les chemins de fer, s'il le juge nécessaire. Il est certain que nous ne pensons pas qu'il est bon de modifier la loi actuelle sur le tarif du Nid-de-Corbeau.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Votre temps est écoulé. Monsieur Bockstael, 10 minutes, s'il vous plaît.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président. Au nom des députés libéraux de ce Comité, je veux souhaiter la bienvenue aux deux ministres et à leurs collaborateurs et les remercier de nous avoir présenté leur mémoire.

Dans la préface de votre mémoire, vous faites allusion à une résolution en neuf points qui a été adoptée. Elle est identique à celle qui avait déjà été adoptée par le gouvernement de la Saskatchewan. Dans le neuvième point, vous dites que vous vous opposez aux positions du ministre des Transports du Canada parce qu'elles ne sont pas appuyées par les Canadiens de l'Ouest.

Les membres du Comité savent très bien que les organismes agricoles de l'Ouest sont très divisés sur cette question. Croyez-vous, monsieur le ministre, que le ministre fédéral puisse jamais présenter une politique de compromis qui plaise à tous?

M. Uskiw: Monsieur le président, ceci est une question chargée, celle d'un politicien à un autre politicien.

Il est vrai qu'il existe différents groupes qui veulent prendre partie, pour ou contre, au sujet de cette législation. Mais ne faut-il pas régler d'abord le cas de l'industrie primaire qui nous inquiète, et celui des producteurs de grains qui risquent d'être défavorablement touchés par l'augmentation réelle des coûts de fret.

Il est toujours facile de trouver un groupe qui aimerait partager les bénéfices de quelqu'un d'autre. C'est justement là que nos opinions diffèrent. Il y a maintenant, ceux qui le recommandent. Oui, disent-ils, les producteurs de grains profitent d'une situation économique particulièrement favorable pour le grain; pourquoi ne pas en étaler les profits plus largement et en faire bénéficier d'autres cultivateurs qui ne sont pas producteurs de grains.

C'est un peu comme découper un gâteau en tranches plus minces, si vous voulez. Mais savez-vous, je ne suis pas d'accord. Je n'aimerais pas détruire le château d'un autre à la seule fin de m'en construire un. C'est ce que je veux dire. S'il existe un problème dans un secteur quelconque, c'est à lui que nous devons nous attaquer, mais je ne crois pas qu'on doive les résoudre au dépens de quelqu'un.

M. Bockstael: Merci, monsieur le ministre. J'aimerais ici vous lire certains extraits d'une déclaration que vous avez faite à Radio-Canada après l'annonce du ministre; vous déclariez:

Il y eu une longue attente et d'innombrables débats. Je crois juste de dire qu'il n'y a jamais eu un ministre du Transport au Canada qui ait jamais pu prendre une position que tous les Canadiens appuient, d'un bout à l'autre du pays, et particulièrement dans l'Ouest. Je ne veux donc pas être injuste ou critique du ministre parce qu'il n'a pas réussi à

[Text]

critical of the minister because he failed to get unity. I do not believe it is there or ever will be there.

Now, on page 2 of your brief, it is a matter of terminology. You speak of the "death of the Crows Nest Pass Agreement". From my vantage point—and it is a difference of opinion—I see the bill proposed as extending and perpetuating the benefit of the Crow rate by statute in perpetuity.

The Government of Canada, or the people of Canada, are going to provide a subsidy for transportation of \$651 million. In some nation in the next four years, the Government of Canada is going to provide more than \$3.5 billion to help the transportation question. But we will leave that as a difference of opinion.

Your brief advocates no change. Yet, throughout the brief, you admit there have been changes, there has been an evolution of the Crow rate from 1897, with alterations, amendments, expansions, enlargements, and so on.

I have heard the premier of this province say, yes, he admits there is need for physical improvement to the transportation system. But the brief says "without financial implication on the part of the producer".

If we say that the Crow rate is sacrosanct and untouchable, on the one hand, and yet say it should be extended . . . It has already been extended from an agreement with the CPR to one with all railways and to both directions across the nation. Now we are saying it should be extended further. After saying no change, we say it should be extended further to take everything to the east coast, to take all the products produced, and all the crops grown in Manitoba or in the west, and all products made therefrom, and you provide an additional list of 28 more products which should be included in the statutory grains. Now, is that not seemingly a contradiction?

Mr. Uskiw: Mr. Chairman, I think that is not a contradiction. I think what that tells us is the argument is fallacious and the Crow rate has been a hindrance to further progress in western Canada. What has been a hindrance is the discriminatory aspect of the Crow rate against some of the commodities which are now produced in western Canada but which were not produced when that rate was first established.

Mr. Bockstael: I believe this points to the fact that the Crow rate has aided and abetted distortions in the whole system. Now, on page 35 of the brief you say that the statutory rates should stay in effect and the Government of Canada should compensate and reimburse the companies for their losses. Do we take this to mean that if the status quo is not to remain, the Government of Manitoba is opting for a direct payment to the railways?

Mr. Uskiw: Yes, Mr. Chairman, we are saying that, if we are satisfied the railways are losing on their operations, then we would prefer, rather than tampering with the Crow rate to which the farmer is subjected, the Government of Canada

[Translation]

faire l'unité. Je ne crois pas que ce soit possible, maintenant ou jamais.

A la page 2 de votre mémoire, c'est une question de terminologie. Vous parlez de la «mort des accords du Pas du Nid-de-Corbeau». C'est à mon avis une question d'opinion . . . Je considère le projet de loi qui est proposé comme l'extension et la perpétuation des bénéfices accordés par le tarif statutaire de ces accords.

Le gouvernement du Canada, ou les Canadiens vont fournir des subsides pour un montant de 651 millions au transport. Au cours des quatre prochaines années, le gouvernement du Canada va fournir plus de 3,5 milliards de dollars pour aider à résoudre les problèmes du transport. Mais laissons cela, c'est encore une question d'opinion.

Votre mémoire recommande de ne faire aucun changement. Et pourtant, vous admettez tout au long de ce mémoire, qu'il y a eu des changements et qu'une évolution s'est produite depuis l'établissement du tarif du Nid-de-Corbeau en 1897 avec altérations, amendements, élargissements, etc.

J'ai entendu dire par le premier ministre de cette province, qu'il admet, en effet, que le système du transport a besoin d'améliorations matérielles. Mais le mémoire ajoute: «sans implication financière de la part des producteurs».

S'il est dit d'une part que le tarif du Nid-de-Corbeau est sacro-saint et intouchable et d'autre part qu'il doit être élargi, il l'a déjà été en passant de l'accord avec CPR à un autre accord avec tous les chemins de fer et dans les deux directions d'un bout à l'autre du pays. Nous déclarons maintenant qu'il devrait être encore élargi. Après avoir dit: pas de changement, nous déclarons qu'il devrait s'étendre encore et tout couvrir à destination de l'Est pour prendre tous nos produits et toutes les récoltes du Manitoba ou de l'Ouest, et tous les produits secondaires et vous joignez une liste supplémentaire de 28 autres produits qui devraient être inclus dans la liste des grains statutaires. N'y a-t-il pas là une certaine contradiction?

M. Uskiw: Monsieur le président, certainement pas. Mais je pense que ce qui nous est dit, et c'est un argument trompeur, c'est que le tarif du Nid-de-Corbeau a gêné d'autres accomplissements dans l'Ouest du Canada. C'est l'aspect discriminatoire du tarif du Nid-de-Corbeau qui a constitué une entrave à l'égard de certains des produits qui sont maintenant cultivés et produits au Canada mais qui n'existaient pas lorsque ce tarif fut établi.

M. Bockstael: Je crois que ceci se réfère au fait que le tarif du Nid-de-Corbeau ait aidé à créer certains déséquilibres dans tout le système. Vous déclarez, à la page 35 de votre mémoire que les tarifs statutaires devraient rester en vigueur et que le gouvernement du Canada devrait compenser et rembourser les entreprises pour les pertes qu'elles ont subies. Devons-nous considérer que ceci signifie que, si le «statu quo» n'est pas maintenu, le gouvernement du Manitoba opterait pour des paiements directs à faire aux chemins de fer?

M. Uskiw: Oui, monsieur le président, c'est bien ce que vous voulons dire, si nous sommes d'accord sur le fait que les chemins de fer subissent des pertes dans leur exploitation, nous préférons alors, plutôt que de toucher au tarif du Nid-de-

[Texte]

should make up that difference on the operating cost, if you like, directly payable to the railways.

We are also saying that to the extent public capital is used for railway expansion, it should only be done on the basis of either loans repayable, or in exchange for equity. We do not think we should advance money for capital works without getting something back.

Mr. Bockstael: I gathered that from your brief, Mr. Minister. But, more precisely, if it comes down to 100% payment to the railways, payment to the producer, freedom of choice, Double 80, or any of all the others which have been proposed, are you saying you are not in favour of payment to the producers, but you would opt for payment to the railways?

Mr. Uskiw: Mr. Chairman, payment of any portion of transportation subsidy to the producers will bring nothing but chaos and further need for dismantlement of what we consider to be a good transportation policy now.

I would want also to take an opportunity to remind members—I know that many of you may not be familiar with this particular passage. It is a quotation from Laurier, in which he makes a case for the Crow rate, if you like, or for the rates for western Canadian transportation. He suggests:

The fate of the farmers of the west and the fate of the city of Winnipeg are intimately connected. They stand together. The more prosperous the farmer is, the more prosperous the man in the city of Winnipeg will be. It is therefore part of the duty of the government to try to increase, as far as possible, the earnings of the farmers of the west, and I claim that, according to our policy and the results of our policy, the farmer of the west is able to receive a better remuneration for his product than he ever received at any time of his career.

Now this goes back to very early history, apropos of this discussion, Mr. Chairman. I thought perhaps the member want to know that piece of history.

The Chairman: You have time for a very brief question, Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: I make an observation which is relevant.

Two days ago we were in Alberta. The Minister of Agriculture there said if we would make the payments directly to the railway and not to the producers it would be a disaster. Today we are in Manitoba, and the Minister of Transport here says that to make the payments to the producers, rather than to the railways, would be a disaster. I state this to point out what a dilemma the committee is facing.

Thank you very much.

[Traduction]

Corbeau, auquel les agriculteurs sont assujettis, que le gouvernement du Canada compense la différence des coûts d'exploitation, si vous voulez, payables directement aux chemins de fer.

Nous disons également que, dans la mesure où ce sont les fonds publics qui sont utilisés pour l'expansion des chemins de fer, ce ne peut être que sous la forme de prêts remboursables ou en échange d'une certaine équité. Nous ne croyons pas devoir avancer de l'argent pour des travaux d'investissements sans recevoir quelque chose en échange.

M. Bockstael: C'est bien ce que j'ai compris à la lecture de votre mémoire, monsieur le ministre. Mais, plus précisément, si cela revient à un paiement de 100 p. 100 aux chemins de fer, à des paiements aux producteurs, à une liberté de choix, au «Double 80», ou de toute autre proposition, diriez-vous que vous n'êtes pas en faveur de paiements aux producteurs, mais que vous choisiriez de faire des paiements aux chemins de fer?

M. Uskiw: Monsieur le président, le paiement de toute portion de subsides de transport aux producteurs n'amènera rien d'autre que le chaos et créerait d'autres besoins de démantèlement d'une politique de transport que nous croyons, maintenant excellente.

Je voudrais aussi profiter pour rappeler aux membres, je sais que bon nombre d'entre vous peuvent ne pas être au courant de ce passage particulier. C'est une citation de Laurier dans laquelle il fait un cas du tarif du Nid-de-Corbeau, ou si vous voulez, des tarifs du transport dans l'Ouest canadien où il déclare:

Le destin des fermiers de l'Ouest et celui de la ville de Winnipeg sont intimement liés. Plus les cultivateurs seront prospères, plus les habitants de Winnipeg le seront aussi. C'est donc en partie le devoir du gouvernement d'essayer d'augmenter, autant que possible, les profits des cultivateurs de l'Ouest et j'affirme que notre politique permet aux cultivateurs de l'Ouest de recevoir une bien meilleure rémunération pour leurs produits que celle qu'ils n'ont jamais perçue auparavant.

Ceci nous repousse naturellement bien loin dans l'histoire. Je pensais, monsieur le président, que ce fait historique pouvait intéresser certains de nos membres.

Le président: Vous avez encore le temps pour une question très brève, monsieur Bockstael.

M. Bockstael: B'est une observation pertinente.

Il y a deux jours, nous nous trouvions en Alberta où le ministre de l'agriculture de l'Alberta déclarait que faire des paiements directement aux chemins de fer et non aux producteurs serait un véritable désastre. Vous voilà aujourd'hui au Manitoba où le ministre du Transport de cette province nous déclare à son tour que, faire des paiements aux producteurs plutôt qu'aux chemins de fer, serait un véritable désastre. Ceci pour faire ressortir l'importance du dilemme qu'affronte le Comité.

Merci beaucoup.

[Text]

Mr. Uskiw: I just want to point out that I see no sense in making a payment on railway transportation to a producer who is not transporting a commodity to earn that payment. That is part of what we are talking about here.

The Chairman: Thank you, Mr. Uskiw. We have 10 minutes for individual questions. I am going to try to get all the members whose names I have. I have six more, so it is one question apiece, starting with Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. Very briefly, when you started out answering some questions for Mr. Mazankowski, Mr. Minister, you mentioned that you had done some studies. I wonder if you have done any studies in terms of the hurt to the livestock industry, the secondary processing industry, or special crops in the province. After all, if you look at the *Manitoba Year Book*, very close to half of farm income comes from crops other than what we export.

I will just go through with three very brief questions. Also, on page 29 of your brief, you talk about some of the problems about abandoning lines and determining which is going to save the greater cost, either abandoning a line, taking that into consideration with the additional costs for trucking for farmers... I am wondering if you have done any studies to determine if there is a place for trucking in some of the so-called off-line elevator situations.

Secondly, you suggested, on page 12, that the government should assert its authority to see... You say that the first requirement is that Parliament assert its authority over the railway companies. I would like to ask you what you mean by asserting its authority over railways. I guess that is a good start, Mr. Chairman.

• 1620

Mr. Uskiw: Mr. Chairman, with respect to the last question, there is a statutory obligation—and has been from the beginning of our history—with respect to the role of the railways. I believe their charter provides for that, and I believe other pieces of national statute law provide for that. I do not think we have to go into them one by one.

With respect to studies on transportation, we have had studies on transportation costs done for the Government of Manitoba. It was not for our government, but for the previous government.

Mr. Mayer: Would you be prepared to make those available?

Mr. Uskiw: Yes, I think we can, although I am not sure whether they are comprehensive.

[Translation]

M. Uskiw: Je veux seulement faire remarquer que je ne trouve guère logique de faire un paiement sur le transport par chemins de fer à un producteur qui ne transporte pas de produits pour mériter ce paiement. C'est ce qui fait, en partie, l'objet de nos discussions.

Le président: Merci, monsieur Uskiw. Il nous reste maintenant 10 minutes pour des questions individuelles. Je vais essayer de faire passer tous les membres dont j'ai ici les noms. En voilà six, ce sera donc une question par personne, en commençant par M. Mayer.

M. Mayer: Je vous remercie, monsieur le président, et je serai bref. Lorsque vous avez commencé à répondre à certaines des questions de M. Mazankowski, monsieur le ministre, vous avez mentionné que vous aviez fait certaines études sur le sujet. Je me demande si vous vous êtes alors penché sur le dommage éventuellement causé aux exploitations d'élevage, à l'industrie secondaire de transformation ou aux récoltes particulières de la province. Après tout, si nous jetons un coup d'oeil au Livre de l'Année du Manitoba, nous constatons que près de la moitié du revenu des agriculteurs provient de récoltes autres que celles que nous exportons.

Mais je pense à trois petites questions. A la page 29 de votre mémoire, vous mentionnez certains problèmes au sujet de l'abandon des lignes et de la détermination de ce qui pourrait économiser les plus grandes dépenses, soit en abandonnant une ligne, en prenant en considération les prix supplémentaires de transport par camion qu'auraient à payer les cultivateurs. Je me demande si vous avez étudié la question de savoir s'il y a une place pour le transport par camion dans certaines des situations des élévateurs situés hors des lignes d'embranchement.

Deuxièmement, vous suggériez à la page 12 que le gouvernement devrait affirmer son autorité pour voir... Vous dites que la première exigence est que le Parlement affirme son autorité sur les entreprises de chemins de fer. J'aimerais vous demander ce que vous entendez par là. Je ne pense pas que ce soit un bon départ, monsieur le président.

M. Uskiw: Monsieur le président, au sujet de cette dernière question, il existe une obligation statutaire—qui est là depuis le début de notre histoire—en ce qui concerne le rôle des chemins de fer. Je crois que leur charte le mentionne ainsi que d'autres documents de notre législation nationale. Je ne pense pas que nous devions les examiner un à un.

En ce qui concerne nos études sur le transport, l'une d'elles a été faite pour le gouvernement du Manitoba sur le coût du transport, pas pour ce gouvernement mais pour le précédent.

M. Mayer: Seriez-vous prêt à les mettre à notre disposition?

M. Uskiw: Oui, bien sûr, mais je ne les crois pas très complètes.

[Texte]

I want to also point out, if I may, that we did not use Snively's formula. If we did, we would have to exaggerate the costs much more than we state in that study.

With respect to the studies on livestock, I want to defer to the director of economics in the Department of Agriculture.

The Chairman: Mr. Lee.

Mr. Craig Lee (Director, Policy Development Branch, Department of Agriculture, Manitoba): Thank you, Mr. Chairman. The Tyrchniewicz study that is referred to in the brief dealt with that. One of the other studies that we reviewed was done by a Dr. Harvey for Agriculture Canada; I believe that, from what I read in the paper, is the source of most of the claim of effect within the Province of Alberta. That study is much at odds with another study that was conducted last summer, one year ago, by Chase Econometrics. The director of that study, incidentally, happens to have been a classmate of Dr. Tyrchniewicz at Purdue University. That Chase Econometric study did not come up with a significant difference 10 years down the road in terms of the livestock output in western Canada in comparing the Gilson formula with maintenance of the Crow as the base rate.

Econometricians can make studies, and it seems to me that those projections really do not come up with a very concrete basis on which we can expect what the impact would be on the livestock industries.

The Chairman: Thank you, sir. Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, in the conclusion of your brief on pages 34 and 35, you make seven very clear recommendations. I wonder if the minister could tell this committee whether the Government of Manitoba put a dollar figure on these seven recommendations—the amount that these seven recommendations would cost the federal government, which really is the taxpayers of Canada.

Mr. Uskiw: Mr. Chairman, I do not know if I can give you a total figure. I know we discussed that point. I believe that would only result in an incremental difference, given the fact that the tonnages we ship now in the main six grains are such that the special crops we allude to are insignificant by comparison and would not add much to the cost, but would make a difference to those particular commodity groups.

Mr. Flis: I wonder, the other recommendations there . . .

The Chairman: Sorry, Mr. Flis. Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman. This reminds me of an old game show I used to watch when I was younger.

The Chairman: One question.

Mr. Murta: Mr. Uskiw, approximately 900,000 acres of seeded acreage in Manitoba come from crops that do not move within the Crow. Total farm cash receipts of those crops are between 15% and 18%. It almost seems that you have to some

[Traduction]

Je ferais remarquer aussi, si vous le permettez, que nous n'y'avons pas utilisé la formule de Snively. Si cela avait été le cas, nous aurions été obligés d'exagérer les coûts beaucoup plus qu'il n'en est fait état dans cette étude.

En ce qui concerne nos études sur l'élevage je m'en remettrai au directeur de la division économique du ministère de l'Agriculture.

Le président: Monsieur Lee.

M. Craig Lee (directeur, Direction du développement des politiques, ministère de l'Agriculture, Manitoba): Merci, monsieur le président. L'étude de Tyrchniewicz dont il est question dans ce mémoire s'en est chargé. Une autre étude que nous avons révisée est celle qu'a faite le Dr Harvey du ministère de l'Agriculture Canada; après ce que je peux en lire, c'est de là que provient la source de la majorité des demandes d'effet au sein de la province de l'Alberta. Cette étude est tout à fait en contradiction avec une autre étude faite l'été dernier, il y a un an, par *Chase Econometrics*. Le directeur de cette dernière étude était, incidemment un collègue d'Université du Dr Tyrchniewicz à l'Université de Purdue. Cette étude de *Chase Econometrics* n'est pas arrivée à une énorme différence il y a 10 ans en termes de rendement du bétail dans l'ouest du Canada, si on la compare à la formule de Gilson avec le maintien du Corbeau comme tarif de base.

Les économétriciens peuvent faire certaines études, mais il me semble que leurs projections ne s'appuient pas toujours sur une base concrète dont nous pouvons prédire ce que sera l'impact sur l'élevage.

Le président: Merci. Monsieur Flis.

M. Flis: Merci monsieur le président. Monsieur le ministre, dans la conclusion de votre mémoire aux pages 34 et 35, vous faites sept recommandations très précises. Je me demande si le ministre peut dire à ce comité si le gouvernement du Manitoba place un chiffre de dollars sur ces sept recommandations—et le montant que ces sept recommandations coûterait au gouvernement fédéral c'est-à-dire en réalité les contribuables canadiens.

M. Uskiw: Monsieur le président, je ne sais si je peux vous fournir un chiffre global. Je sais que nous en avons discuté. Je crois que ceci ne donnerait qu'une différence marginale, étant donné le fait que le tonnage que nous expédions maintenant sur le plan de nos six principaux grains est tel que les récoltes spéciales dont nous parlons n'ajouteraient pas grand chose au coût, mais ferait une différence pour les groupes particuliers de produits.

M. Flis: Je me demande: ces autres recommandations . . .

Le président: Je regrette, monsieur Flis. Monsieur Murta.

M. Murta: Merci, monsieur le président. Ceci me rappelle une vieille représentation à laquelle j'avais l'habitude d'assister lorsque j'étais jeune.

Le président: Une question, monsieur Murta.

M. Murta: Les récoltes venant d'environ 900,000 acres de terres ensemencées au Manitoba ne relèvent pas du tarif du Corbeau. L'ensemble de leurs recettes représentent de 15 à 18 p. 100 des recettes globales. Il semble que vous les ayez dans

[Text]

extent thrown those out the window in your presentation. I would like to get a comment on that, along with an answer from you as to whether or not you feel that the livestock industry, particularly the livestock industry in Manitoba, under the present situation is being dealt with fairly.

In effect, most of the organizations we have heard from—except the National Farmers Union, the federal NDP, and I suppose yourselves—have stated that there is a hurt, to use the terminology that is being used, and that has to be addressed. Are you saying there is not a hurt, that the livestock industry is under no threat, there is no problem with it whatsoever because of the existing rate in Manitoba?

Mr. Uskiw: Mr. Chairman, what I am saying is that when we came into office in 1981 we inherited a report that told us that our advantages lie on the side of the Crow with respect to that question. That report was not made public until of course we made it public, for whatever reason. It was commissioned by a Conservative government, we accepted it as being factual, and that is what we are basing our assumptions on.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): You have a discussion of the so-called opportunity costs. You do not believe those costs exist. I understand most academic economists and most practical economists do believe there is such a thing as opportunity costs.

My question is this: In 1977-1978 the rail capacity in western Canada was stretched. There was more tonnage—both in wheat, coal, potash and everything—to go over the system than there was capacity. The system was not flexible enough; it was not big enough to be able to handle that. Do you not believe that the lost income to the grain producers, other agricultural producers, potash, coal, and everybody else who was striving to get on was a lost profit, lost opportunity, a lost opportunity cost?

The second part of that question would be: Do you believe that such a situation is impossible in the future?

Mr. Uskiw: Well, Mr. Chairman, one can always speculate about future bottlenecks related to our ability to respond to massive increases in production of any commodity, whether it is agriculture or whether it is natural resource commodities. There is no doubt that from time to time a system will be strained, especially when you have buoyant economic conditions throughout the world. I do not know that you can capitalize your capacity to the point of meeting that optimum position.

I guess a prudent management system would be that you would probably have to accept that you cannot be at peak performance relative to peak production all the time. We have that problem when we build power plants in Manitoba. You know, after you build a new power plant you have overcapacity for about 10 years, because you cannot just build a plant on the basis of incremental increases each year; you must

[Translation]

une certaine mesure rejetées de votre présentation. Pourriez-vous nous faire un commentaire à ce sujet et nous dire si vous estimez que les élevages du Manitoba sont traités avec justice étant donné la situation présente?

En fait, la plupart des organisations qui se sont manifestées à l'exception de l'Union nationale des cultivateurs, le NPD fédéral et je suppose vous-mêmes, ont déclaré que certains torts, pour reprendre la même terminologie, étaient causés à ce niveau et qu'il fallait s'en occuper. Nieriez-vous leur existence et croyez-vous que les élevages ne soient pas menacés et qu'il n'existe aucun problème quel qu'il soit du fait du tarif actuellement en vigueur au Manitoba?

M. Uskiw: Monsieur le président, ce que j'en dis, c'est lorsque nous sommes arrivés au gouvernement en 1981, nous avons hérité d'un rapport qui nous expliquait les avantages que nous aurions de rester en faveur du tarif du Corbeau. Ce rapport n'a pas été rendu public jusqu'à ce que nous en fassions nous-mêmes la publication, quelle qu'en ait été la raison. Ce rapport avait été commissionné par le gouvernement conservateur, nous l'avons accepté comme une étude positive et c'est sur lui que nous fondons nos hypothèses.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora-Rainy River): Il est question de «coûts de renonciation». Croyez-vous que ces coûts... vous ne pensez pas que ces coûts existent. Et pourtant, je crois comprendre que la plupart des économistes, soit à l'université, soit en affaires, reconnaissent pourtant bien leur réalité.

Ma question est la suivante: en 1977-1978, la capacité des chemins de fer dans l'ouest du Canada a été élargie. Il y avait de plus forts tonnages—tant de blé, de charbon, de potasse ou d'autres choses à entrer dans un système qui avait dépassé sa capacité. Le système n'était pas assez flexible et n'avait pas l'importance requise pour tout absorber. Ne pensez-vous pas que les revenus qu'ont perdus les producteurs de grains, les autres producteurs de produits agricoles, de potasse, de charbon ainsi que tous ceux qui s'efforçaient d'aller de l'avant ne représentaient pas un «manque à gagner»?

La deuxième partie de cette question serait: croyez-vous qu'une telle situation soit impossible à l'avenir?

M. Uskiw: Eh bien, monsieur le président, on peut toujours spéculer au sujet de goulots d'étranglement futurs reliés à notre capacité de répondre à des augmentations massives de tout produit, qu'il s'agisse de produits agricoles ou de ressources naturelles. Il ne fait aucun doute qu'un système puisse de temps à autre être surchargé, particulièrement dans des conditions d'économie flottante que nous connaissons dans le monde entier. Je ne sais s'il est possible de capitaliser sur une capacité qui peut satisfaire toutes conditions optimales.

J'imagine qu'un système de gestion prudente devrait probablement nous obliger à accepter le fait qu'il est impossible de toujours se trouver à un niveau maximum de rendement par rapport à une production de pointe. Nous connaissons ce problème lorsque nous construisons de nouvelles centrales électriques au Manitoba. Vous savez qu'après avoir construit une centrale électrique, il y a une surcapacité pendant environ 10

[Texte]

build one that will provide you with capacity for a decade ahead. The same goes for any expansion of infrastructure. One has to make a good judgment on what the requirement will be on more or less an average basis, and then add an additional beyond the average. But one cannot invest on the basis of peak movement of tonnages, I would not imagine.

Yes, from time to time there could be some losses. On the other hand, there are losses on the other side when you have unused capacity, unused equipment; it has to be paid for somehow.

The Chairman: Thank you, Mr. Uskiw.

That completes this section of this afternoon's session. We can only go until the time expires, Mr. Epp.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order. I appreciate the extreme difficulties you have to operate under. We were half an hour late starting, which is unavoidable, but if there are some other members who want to ask a question, I just want to remark that in Edmonton the Alberta government got two hours and twenty minutes. It has been an hour and twenty or thirty here if we knock off the half hour we were late. I think to be fair we could at least provide another twenty or thirty minutes if there are other members who wish to ask questions of the Government of Manitoba.

The Chairman: Mr. Benjamin, we started actually at 3.00 p.m. We have five other witnesses scheduled between now and the dinner hour. Again, I repeat, the schedule was drawn up and approved by the committee. You expect me to follow that schedule, but you expect me to make exceptions every time there is a witness before the committee. Now you cannot have it both ways.

Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, I would just make a suggestion that we move on. I would also strongly urge the committee that in the future, if possible, we urge the witnesses not to read their briefs. We have already read the briefs, so really what you are doing is reading something we have already read. It did take up about 45 minutes of the committee time.

• 1630

The Chairman: Mr. Murta, I did that urging, but in view of the fact that the witnesses were the Government of Manitoba I did not feel that I should dictate to them. I do not intend to allow other witnesses to read their briefs unless I am instructed by the committee to do so.

With that, I want to thank very sincerely Mr. Uskiw and Mr. Uruski and their officials for their appearance here today, for their comprehensive brief and for their contribution to our study of Bill C-155. Thank you very much, gentlemen.

Order, please.

[Traduction]

ans, parce que vous ne pouvez construire une usine sur la base des augmentations marginales annuelles; vous en construisez une qui vous fournit la capacité nécessaire aux prochains 10 ans. La même chose s'applique à toute expansion d'infrastructure. Il faut tenter de bien juger ce que seront les exigences en se fondant sur une base moyenne, et en y ajoutant un supplément qui dépasse la moyenne. Mais on ne peut toujours investir en fonction des plus fortes expéditions de tonnage.

Oui, bien sûr, il peut y avoir de temps à autre certaines pertes. Par contre, vous essuyerez aussi des pertes si vous avez une capacité non utilisée des équipements qui ne servent pas . . . et qui doivent d'une façon ou d'une autre être payés.

Le président: Merci monsieur Uskiw.

Ceci termine cette partie de la session d'après-midi. Nous ne pouvons dépasser l'expiration du temps alloué, monsieur Epp.

M. Benjamin: Monsieur le président, il s'agit d'une question à l'ordre du jour. Je reconnais les énormes difficultés que vous pouvez avoir. Nous avons commencé avec un retard d'une demi-heure ce qui était inévitable. Mais si d'autres membres veulent poser une question. Je me contenterai de rappeler qu'à Edmonton, le gouvernement de l'Alberta a eu deux heures et vingt minutes. Nous avons eu ici une heure vingt ou une heure trente si nous enlevons la demi-heure de retard. Je pense qu'en toute justice nous pourrions avoir un autre trente ou vingt minutes au cas où un de nos membres voudrait poser une question au gouvernement du Manitoba.

Le président: Monsieur Benjamin, nous avons en fait commencé à 15h00. Nous avons cinq témoins à entendre entre maintenant et l'heure du repas. Je vous le répète, le calendrier a été établi et approuvé par le comité. Vous vous attendez n'est-ce pas à ce que je le respecte mais vous voulez aussi que je fasse une exception chaque fois que se présente un témoin devant le comité. Mais vous ne pouvez gagner sur les deux tableaux.

Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur le président, je suggérerais seulement que nous procédions. J'aimerais aussi fortement recommander au Comité qu'à l'avenir et si possible, les témoins ne lisent pas leurs mémoires. Nous les avons déjà lus, ainsi ce n'est qu'une répétition et cela a pris environ 45 minutes sur le temps du Comité.

Le président: Monsieur Murta, je l'ai déjà demandé, mais les témoins en question représentaient le gouvernement du Manitoba et je n'ai pas cru pouvoir leur dicter quoi faire. Je n'ai pas l'intention de permettre à d'autres témoins de lire leurs mémoires à moins que le Comité ne m'instruise du contraire.

Après cela, je désire remercier très sincèrement messieurs Uskiw et Uruski et leurs représentants de leur présence aujourd'hui, de leurs mémoires détaillés et de leur contribution au projet de loi C-155. Merci beaucoup, messieurs.

A l'ordre, je vous prie.

[Text]

I will now call to the witness table representatives of the Manitoba Farm Bureau, the Manitoba Cattle Producers Association, the Manitoba Hog Producers Marketing Board, the Manitoba Milk Producers Marketing Board and the Manitoba Farm Business Association.

• 1632

• 1634

The Chairman: We have the Manitoba Farm Bureau represented by Mr. Parker and Mr. Fulton; for the Manitoba Cattle Producers Association, Mr. Chambers; for the Manitoba Hog Producers Marketing Board, Mr. Vaags; for the Manitoba Milk Producers Association, Mr. Rampton; and for the Manitoba Farm Business Association, Mr. Duvenaug.

May I also point out to the committee that at the table is Mr. Earl Geddes who has submitted a brief to the committee. He is simply there with the Farm Business Association.

Welcome to the committee, gentlemen. I would ask each of you, starting in the order in which I named you, to make a brief presentation if you wish, and then we will proceed to questioning.

Mr. Parker.

Mr. Lorne Parker (President, Manitoba Farm Bureau): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee.

We anticipated the time restrictions that the committee would be faced with. We have agreed amongst ourselves on a sharing of the time that is available to us, and the procedure we would like to follow is this: I will read the first six pages or so of the Manitoba Farm Bureau's brief, which in itself is a summary. The Appendix 1 we will not read at all; it is there for your perusal. Mr. Fulton, our consultant, will summarize Appendix 2, using the overheads. I think on that basis we can get through well within the timeframe available to the groups at this table.

The Chairman: As a matter of fact, I think it is very helpful when the groups appearing together agree among themselves how they will utilize the time. I point out to you that we are here to hear you, so if you want to utilize your time in that fashion that is fine with the committee.

Proceed, please, Mr. Parker.

Mr. L. Parker: Thank you very much. We welcome the opportunity to appear.

Bill C-155, without question—and I am sure you have heard this across the west—is the single most important piece of federal legislation in recent years to impact on the western Canadian agricultural industry.

[Translation]

J'appellerai maintenant les témoins représentant le Bureau des Fermes du Manitoba, de l'Association des producteurs de bétail du Manitoba, de la Commission de commercialisation des produits du porc du Manitoba, la Commission de commercialisation des produits du lait du Manitoba et l'Association des exploitations agricoles du Manitoba.

Le président: Nous avons le Bureau des Fermes du Manitoba représenté par M. Parker et M. Fulton; de M. Chambers pour l'Association des producteurs de bétail du Manitoba; M. Vaags pour la Commission de commercialisation des produits du porc du Manitoba; M. Rampton pour l'Association des producteurs de lait du Manitoba; et M. Duvenaug pour l'Association des exploitations agricoles du Manitoba.

Puis-je aussi faire remarquer au Comité que nous avons ici M. Earl Geddes qui a soumis un mémoire au Comité. Il se trouve ici avec l'Association des exploitations agricoles.

Messieurs, je vous souhaite à tous la bienvenue. J'aimerais vous demander à chacun, dans l'ordre où je vous ai nommés, de faire une brève allocution si vous le désirez et nous passerons ensuite aux questions.

Monsieur Parker.

M. Lorne Parker (président, Bureau des exploitations agricoles du Manitoba): Merci, monsieur le président et membres du Comité.

Nous avons prévu les restrictions de temps auxquelles le Comité aurait à faire face. Aussi nous sommes-nous entendus pour nous partager le temps qui nous a été alloué et la procédure que nous aimerions suivre serait la suivante: je lirai les six premières pages du mémoire du Bureau des exploitations agricoles du Manitoba qui, en est le résumé. Nous ne lirons pas l'Annexe 1 dont vous pouvez prendre connaissance. M. Fulton, notre conseiller, résumera l'Annexe 2 en se contentant de lire les en-têtes de chapitres. Je crois que de cette façon nous pourrions terminer avant l'expiration du temps mis à la disposition du groupe de cette table.

Le président: À vrai dire, je pense que ceci nous aide grandement lorsque les groupes qui viennent ensemble s'entendent entre eux sur la façon d'utiliser le temps à leur disposition. Je vous rappelle que nous sommes ici pour vous écouter, aussi le Comité est-il entièrement d'accord.

Veuillez poursuivre, monsieur Parker.

M. L. Parker: Merci beaucoup, nous vous remercions de l'occasion qui nous est donnée de nous faire entendre.

Il est bien évident que le projet de loi C-155 est sans aucun doute—et je suis certain que vous l'avez entendu mentionner dans l'ouest—le seul document important de la législation fédérale de ces récentes années qui ait un impact sur l'industrie de l'agriculture de l'Ouest canadien.

[Texte]

As I pointed out to the Standing Committee on Agriculture of the Legislative Assembly of Manitoba . . . and I refer you to Appendix 1 which is attached—the Manitoba Farm Bureau has favoured change in the Crow rate dating back to 1979. A reading of the letters attached or our statement to the provincial committee indicates that the bureau lobbied hard to get to the negotiating table. We participated fully in the Gilson exercise and as a federation of commodity and educational groups did our best to explain the background and recommendation in Gilson's report to our member groups. The Manitoba Farm Bureau endorsed the Gilson report in principle and would have given serious consideration to the amendments in the government statement of February 1, 1983.

The Manitoba Farm Bureau's bottom line has always been a solution that is fair and equitable for all farmers in Manitoba no matter what they produce and sell. Bill C-155 is not fair and equitable to all farmers in this province. Bill C-155 violates two major principles enunciated by the federal government in its announcement of February 8, 1982: number 5 pertaining to distortions and number 6 concerning efficiency.

• 1640

Of the three major objectives in Crow reform—rail capacity, efficiency, and removal of economic distortion—only the first is achieved in Bill C-155 as it now stands. The Farm Bureau acknowledges the magnitude of federal dollars laid on the table. We want those dollars used to achieve all three of the above objectives, not just one. We want the bill amended. We cannot support it in its present form, nor can Manitoba farmers take the risks of waiting until the 1985-1986 review to achieve the latter two objectives. They must be achieved now in the current legislation, and they must be achieved with the federal dollars available, as you said yourself, Mr. Chairman, in opening this session.

Why do we take such a strong stand on behalf of Manitoba farmers? One need look no further than the 1982 Statistics Canada figures. Livestock and poultry products contribute 40% of the farm cash receipts in Manitoba. They provide 18% in Saskatchewan and roughly 47% in Alberta. Those percentages are exclusive of provincial income stabilization programs and dairy supplementary payments.

In Manitoba another 8.5% of our farm cash receipts come from special crops, most of which currently do not move under the statutory rate. Hence the source of some 48% of Manitoba's farm cash receipts will be subject to major distortions caused by Bill C-155.

For many years, both provincial and federal programs and policies have encouraged the specialized diversification of our

[Traduction]

Comme je l'ai fait remarquer au Comité permanent sur l'agriculture, de l'Assemblée législative du Manitoba—et je vous renvoie à l'Annexe 1 ci-jointe—le Bureau des exploitations agricoles du Manitoba a été en faveur des modifications à apporter au tarif du Nid-de-Corbeau depuis 1979. La lecture des lettres qui sont jointes ou de notre déclaration au comité provincial vous donnent une idée des pressions que notre bureau a déjà pour en venir à la table de négociations. Nous avons largement participé à l'exercice Gilson et en tant que groupes d'études ou de produits, nous nous sommes efforcés de leur expliquer au mieux l'historique et les recommandations du rapport Gilson. Le Bureau des exploitations agricoles du Manitoba a en principe endossé ce rapport et donné toute sa considération aux amendements de la déclaration gouvernementale du 1^{er} février 1983.

Le Bureau des exploitations agricoles du Manitoba a toujours eu pour principe de respecter des solutions justes et équitables à l'égard de tous les cultivateurs du Manitoba indépendamment de ce qu'ils produisent ou vendent. Le projet de loi C-155 n'est ni juste ni équitable à l'égard de tous les fermiers de cette province. Le projet de loi C-155 viole les deux principes majeurs qui ont énoncés par le gouvernement fédéral dans son avis du 8 février 1983: l'article 5 se rapportant aux déséquilibres et l'article 6 à l'efficacité.

Des trois principaux objectifs de la réforme du tarif du Nid-de-Corbeau—capacité ferroviaire, efficacité et suppression de la disrotation économique—dans sa forme actuelle, le projet de loi C-155 n'atteint que le premier. La *Farm Bureau* se rend compte de l'importance de la somme en jeu pour le gouvernement fédéral. Nous voulons que ces fonds servent à atteindre les trois objectifs cités plus haut et non un seul. Nous voulons que le projet de loi soit modifié. Nous ne pouvons l'appuyer dans sa forme actuelle, et les agriculteurs du Manitoba ne peuvent pas non plus courir le risque d'attendre la révision de 1985-1986 pour que les deux derniers objectifs soient atteints. Il faut les atteindre maintenant et cela avec le montant dont dispose le gouvernement fédéral comme vous l'avez vous-même déclaré, monsieur le président, au début de la séance.

Pourquoi adoptons-nous une position aussi ferme au nom des agriculteurs du Manitoba? Il suffit de consulter les chiffres de Statistique Canada pour 1982. L'élevage et les produits avicoles comptent pour 40 p. 100 des recettes agricoles au Manitoba. Ils représentent 18 p. 100 pour la Saskatchewan et environ 47 p. 100 pour l'Alberta. Ces pourcentages ne tiennent pas compte des programmes provinciaux de stabilisation des revenus ni des paiements supplémentaires versés aux producteurs laitiers.

Au Manitoba, 8,5 p. 100 de nos recettes agricoles parviennent de cultures spéciales dont la plupart ne sont pas assujetties actuellement au tarif statutaire. Par conséquent, la source d'environ 48 p. 100 des recettes agricoles du Manitoba sera touchée par d'importantes distortions attribuables au projet de loi C-155.

Les programmes et les politiques tant provinciaux que fédéraux encouragent depuis des années la diversification

[Text]

industry. That is a basic strength of Manitoba's agriculture. The existing subsidies for the movement of statutory grains have been small relative to those envisaged in Bill C-155. Moreover, the railway revenue shortfall in recent years resulted in a lack of rail capacity causing grain inventory buildups within the prairie region, which minimized the distortion to the whole processing sector.

Presumably, with adequate rail capacity in place, the continued aggressive attitude of the Canadian Wheat Board and more federal dollars in transportation subsidies, the distortions will be greater, and their effect will be felt by both the livestock—poultry sectors and our special crops producers.

Manitoba cannot afford provincial offsetting programs to undo the damage caused by Bill C-155. When Alberta introduced the \$40 per tonne assistance to its crushing industry, the Manitoba government turned down CSP's request for similar assistance. The cost of provincial offsetting programs for livestock, poultry, and special crop producers would be much higher than CSP's request and, hence, prohibitive. If other provincial governments with treasuries richer than Manitoba's used offsetting provincial subsidies, then that would put Manitoba farmers in further jeopardy.

Nor do we think that Agriculture Canada can design programs to offset the distortions created by Bill C-155. That would require additional federal dollars. It makes no sense economically and, in our opinion, it is politically unattainable. Moreover, if you question Agriculture Canada officials, you may find that they share this view.

Now for a brief look at the question of efficiency. Clause 12.(a) of the bill sets out the duties and functions of the Senior Grain Transportation Committee. In essence, this clause allows the industry itself to monitor and to assess the rapidity with which efficiency measures should be adopted. That is the safeguard for those with vested interest. Prairie farmers on the committee will be most interested in what cost savings are possible and how those savings can be shared by the various players in the system. To write a bill without the carefully controlled flexibility of Clause 45 as to rate setting would be an open invitation to a high cost system that farmers could not afford. We need Clause 45 together with the safeguards built into Clause 12.(a).

The Farm Bureau argued during the Gilson negotiations for grain-producer representation on the committee. We are opposed to the provisions for feed-grain consumer representation on the senior committee, especially since they are to be chosen only from outside the Canadian Wheat Board area.

[Translation]

spécialisée de notre industrie. C'est un point fort de l'agriculture manitobaine. Les subventions actuellement versées pour le transport des grains relevant du tarif statutaire ont été relativement peu élevées comparées à celles qu'envisageait le projet de loi C-155. En outre, la baisse des recettes ferroviaires de ces dernières années a réduit la capacité de transport des chemins de fer et causé l'accumulation des stocks de grain dans la région des Prairies, ce qui minimise la distortion touchant tout le secteur de la préparation.

Si les chemins de fer se donnent une capacité de transport suffisante, si la Commission canadienne du blé continue à se montrer aussi entreprenante et si le gouvernement fédéral verse des subventions encore plus importantes aux transports, on peut s'attendre à ce que les distortions s'en trouveront accrues et que les secteurs de l'élevage et de l'aviculture ainsi que nos cultures spéciales en subiront les répercussions.

Le Manitoba n'a pas les moyens de créer des programmes provinciaux pour réparer les dommages causés par le projet de loi C-155. Lorsque l'Alberta a offert une aide de \$40 la tonne à ses moulins à huile, le gouvernement manitobain a refusé à la CSP de lui accorder une aide semblable. Le coût des programmes provinciaux compensatoires pour l'élevage, l'aviculture et les cultures spéciales serait beaucoup plus élevé que celui qu'avait demandé la CSP, donc prohibitif. Si d'autres gouvernements provinciaux plus riches que celui du Manitoba versaient des subventions compensatoires, les agriculteurs du Manitoba s'en trouveraient encore plus menacés.

Nous ne pensons pas non plus, qu'Agriculture Canada puisse concevoir des programmes pouvant compenser les distortions créées par le projet de loi C-155. Cela obligerait le gouvernement fédéral à verser plus. Ce n'est pas raisonnable du point de vue économique et, à notre avis, c'est politiquement impossible. En outre, si vous interrogez les fonctionnaires d'Agriculture Canada, vous constaterez probablement qu'ils partagent cette opinion.

Jetons maintenant un coup d'oeil rapide à l'efficacité. L'alinéa 12.a) du projet de loi établit les devoirs et les fonctions du Comité supérieur du transport du grain. En gros, cette disposition permet à l'industrie, elle-même de contrôler et d'évaluer la rapidité avec laquelle on devrait adopter des mesures d'amélioration de l'efficacité. C'est la garantie offerte à ceux qui ont des droits acquis. Les agriculteurs des Prairies qui feront partie du Comité s'intéresseront surtout aux économies possibles et à la façon dont ces économies pourraient être partagées par les différents intervenants du système. Ecrire un projet de loi sans y prévoir la souplesse minutieusement contrôlée de l'article 45 relativement à l'établissement du tarif équivaldrait à ouvrir la porte à un système coûteux que les agriculteurs n'auraient pas les moyens de défrayer. Nous avons besoin de l'article 45 ainsi que des mesures de protection prévues à l'alinéa 12.2).

Le *Farm Bureau* a défendu des représentations faites au Comité par les céréaliculteurs au cours des négociations Gilson. Nous nous opposons aux dispositions permettant aux consommateurs de grain de provenir d'être représentées au Comité supérieur, d'autant plus que ses représentants ne

[Texte]

The problems of distortion and efficiency are directly related to the payment of the government subsidy to the railroads. To attempt to patch up this bill by adding other crops and products is politically impractical. Of the 14 commercially produced special crops in Manitoba, only 3 were added by amendment. This approach can only lead to increased inter-regional wrangling. Subsidizing only one transport mode inevitably leads to inefficiencies and the misallocation of resources. For example, sunflower seed was added by amendment, but a significant portion of that crop now moves by truck, because that is the efficient way to move it.

• 1650

So we simply ask the committee what are the implications for the trucking industry if this bill is passed. Will the system end up being a higher cost system than it needs to be with farmers paying an increased share of that cost? Secondly, of course, what are the implications for those crops and livestock products not under the statutory rate.

The proposed changes to the bill that we suggest will be these. Without major amendments to this bill, it will get little support in the Prairie provinces. As indicated earlier, the bureau supported the Gilson report in principle. Agriculture Canada's final report, entitled *Agricultural Impacts of Crow Change*, dated February 1983, showed almost no negative impact on eastern Canada, but the positive impact of Gilson recommendations in the prairies over a pay-the-railway solution is dramatic. By 1990, in 1990 dollars, the positive impact in Manitoba of the Gilson alternative was forecast at \$225 million compared to \$97 million if payment goes to the railways. Instead of the economic solution that report should have elicited, as the Prime Minister indicated in Jasper on May 15, 1983, we got a political solution.

The Manitoba Farm Bureau can only support the bill if amended to reflect common sense economics. We have no faith in getting a fairer or more equitable deal for Manitoba at the 1985-1986 review. That includes any proposal to implement either, one, changes in national feed grain policy that would undo the damage of Bill C-155 or, secondly, direct offsetting payments to feed users in the Canadian Wheat Board area.

The bureau will support the bill if the following amendments are made:

(a) The right of the individual producer to choose is protected by putting each producer's share of the subsidy available into producer freight entitlement accounts, and I refer you to Appendix 2 and Mr. Fulton's presentation in a minute or two.

[Traduction]

seraient choisis qu'à l'extérieur de la région de la Commission canadienne du blé.

Les problèmes de distortion et d'efficacité sont directement liés au versement de la subvention gouvernementale aux chemins de fer. Il ne serait pas pratique, du point de vue politique, d'essayer de rafistoler ce projet de loi en y ajoutant d'autres cultures et d'autres produits. Des 14 céréales spéciales faites à l'échelle commerciale au Manitoba, trois seulement ont été ajoutées par amendement. Cette démarche ne peut mener qu'à un accroissement de triaillements entre les régions. Verser des subventions à un seul mode de transport mène inévitablement à l'inefficacité et à une mauvaise affectation des ressources. Par exemple, on a ajouté la graine de tournesol, par voie d'amendement, mais une partie appréciable de ce produit est maintenant transportée par camion, qui est le moyen le plus efficace de transport.

Nous demandons donc au Comité quelles conséquences l'adoption de ce projet de loi pourrait avoir sur le camionnage. Le réseau finira-t-il par coûter plus cher qu'il ne le faudrait si les agriculteurs paient une plus grande partie de ces coûts? Deuxièmement, qu'arrivera-t-il aux cultures et aux produits de l'élevage qui ne relèvent pas du tarif statutaire.

Nous suggérons d'apporter au projet de loi les modifications suivantes: son on ne lui apporte pas des modifications importantes, il recevra peu d'appui dans les provinces de l'Ouest. Comme on l'a mentionné tout à l'heure, le Bureau a appuyé, en principe, le rapport Gilson. Le rapport final d'Agriculture Canada, intitulé *Agricultural Impacts of Crow Change* daté de février 1983, ne prévoyait pratiquement aucune incidence négative sur l'Est du Canada mais l'incidence positive des recommandations du rapport Gilson dans les Prairies comparée à la solution qui consiste à subventionner les chemins de fer est spectaculaire. En 1990, calculé en dollars de 1990, l'incidence positive au Manitoba de l'option Gilson a été prévue comme s'élevant à 225 millions de dollars comparative-ment à 97 millions de dollars, si les versements sont faits aux chemins de fer. Au lieu de la solution économique qui aurait dû faire suite au rapport, comme le premier ministre l'a mentionné à Jasper, le 15 mai 1983, nous avons eu une solution politique.

Le *Manitoba Farm Bureau* ne peut appuyer le projet de loi que s'il est modifié en fonction du bon sens économique. Nous ne croyons pas obtenir un marché plus juste ou plus équitable pour le Manitoba à la révision de 1985-1986. Ces modifications peuvent porter sur la politique nationale relative aux grains de provende, afin de compenser pour les pertes causées par le projet de loi C-155, ou encore sur le versement direct de paiements compensatoires aux utilisateurs de provende dans la région de la Commission canadienne du blé.

Le bureau n'appuiera pas le projet de loi que si on lui apporte les modifications suivantes:

a) Le droit de choix individuel du producteur est protégé en mettant sa part de la subvention dans son compte donnant droit au transport, et je vous renvoie à L'Appendice 2, ainsi qu'à l'exposé que M. Fulton fera dans une minute ou deux.

[Text]

A careful reading of the appendix indicates that this proposal effectively addresses the two objectives lacking in Bill C-155, efficiency and the problem of distortion-dilution. Moreover, it does so with the federal dollars available. The Agricultural Adjustment Fund of \$204 million is in limbo under Bill C-155 as currently written. Its reinstatement would provide the total funding required for four years. Once that fund is exhausted consideration should be given or could be given to diverting federal dollars from existing federal programs aimed at western Canada into an ongoing agricultural adjustment fund.

We suggest the following wording for amendments—and I will not read the rest of that page; you can pursue that at leisure.

I will go on to page 7, suggestion (b). We say that some improvement must be made in the cost-sharing formula beyond 1985-1986. The bill currently asks farmers to pay up to the first 6% of annual cost increases. The bureau offered during the Gilson negotiation to pay up to 3% annually of cost increases on the first 31.1 million tonnes.

As an aside, and for members of the committee from eastern Canada, I think we were the only organization around the Gilson table that laid any sort of figure or offer as to what we thought was a reasonable amount that farmers should pay.

The Minister of Finance at that time was projecting 6% inflation, so in effect the government is asking farmers to absorb all projected cost increases beyond 1985-1986. Given the contribution to foreign exchange earnings by western Canadian grain exports, we firmly believe a better sharing of cost increases is justified.

In principle, the safety net amendment is a major improvement. We proposed a safety net at 8% of the weighted farm-gate price of the three major grains when we appeared before the provincial committee. In line with the federal preference of using the weighted export price, we suggest the appropriate figure to be 7%. If the figure is set too high, it is meaningless; if it is set too low, there is the danger of creating a new Crow rate. That danger is greatly reduced if 80% of the federal subsidy is funnelled into entitlement accounts.

Lastly—it is not so much a recommendation as a word of warning from a Manitoba perspective—during the Gilson negotiation the Manitoba Farm Bureau argued that a meaningful ongoing cost-sharing formula was more important than arguments surrounding the tonnage cap. History still indicates that inflation will outpace volume. From a Manitoba perspective we do not want to see the volume cap removed if no more federal dollars are to be put into the pot. Our land base is small compared to the other provinces', and to do so would simply shift a greater portion of the Crow benefit established in 1881-1882 out of Manitoba.

[Translation]

Une lecture attentive de l'Appendice permet de constater que cette proposition permettrait d'atteindre les deux objectifs négligés par le projet de loi C-155, soit l'efficacité et la distorsion-distribution. En outre, il permet d'apporter une solution, sans exiger plus de fonds du gouvernement fédéral. Il n'est pas question dans la version actuelle du projet de loi C-155 du Fonds de rajustement agricole de 204 millions de dollars. Sa réinstauration fournirait tous les fonds nécessaires pendant quatre ans. Une fois ce fonds épuisé, on pourrait ou on devrait envisager d'y verser les sommes actuellement affectées par le gouvernement fédéral à ses programmes visant l'Ouest dans un fonds de rajustement agricole permanent.

Nous suggérons que ces amendements soient formulés comme suit—et je ne lirai pas le reste de cette page: vous pourrez le faire quand vous aurez le temps.

Je vais passer à la page 7, suggestion b). Nous affirmons qu'il faut améliorer la formule de partage des coûts à partir de 1985-1986. Le projet de loi demande actuellement aux agriculteurs d'assumer les premiers 6 p. 100 des augmentations annuelles de coûts. Le bureau a offert, au cours des négociations Gilson, de verser jusqu'à 3 p. 100 par an des augmentations de coûts pour les premiers 31.1 millions de tonnes.

Soit dit en passant, à l'intention des membres du Comité de l'Est, je pense que nous étions le seul organisme à la table de négociations Gilson à avoir déposé des chiffres ou fait une offre quant au montant que nous estimions raisonnable de demander aux agriculteurs.

Le ministre des Finances prévoyait alors une inflation de 6 p. 100 par conséquent, le gouvernement demandait en fait aux agriculteurs d'absorber toutes les hausses de coûts prévues à partir de 1985-1986. Étant donné la contribution des exportations de grain de l'Ouest dans la balance des paiements, nous croyons fermement qu'un meilleur partage des coûts est justifié.

En principe, la modification *filet de sécurité* est une amélioration majeure. Quand nous avons comparu devant le Comité provincial, nous avons proposé une protection de 8 p. 100 du prix pondéré à la ferme, pour les trois principaux grains. Pour nous conformer au gouvernement fédéral qui préfère utiliser le prix pondéré à l'exportation, nous suggérons que 7 p. 100 serait un chiffre convenable. Si le pourcentage est trop élevé, et il est déraisonnable s'il est trop bas, on risque de se créer un tarif du Nid-de-Corbeau. Ce danger est une grande partie écarté si 80 p. 100 de la subvention fédérale est versé dans des comptes donnant droit au transport.

Enfin, ce n'est pas tant une recommandation qu'un mot d'avertissement, du point de vue du Manitoba: pendant les négociations Gilson, le *Manitoba Farm Bureau* a fait valoir qu'une bonne formule permanente de partage des coûts avait plus d'importance que les arguments entourant le tonnage maximal. On constate toujours, par expérience, que l'inflation dépasse le volume. Du point de vue du Manitoba, nous ne voulons pas la suppression du volume maximal, si le gouvernement fédéral ne verse pas davantage dans la caisse commune. Notre territoire agricole est petit comparé à celui des autres provinces et cette suppression ne ferait qu'enlever au Manitoba

[Texte]

I would conclude there, Mr. Chairman, and turn the presentation onto what, from our perspective, is by far the most important part of what we want to put across to this committee, and that is the detail and the mechanics of the proposed entitlement account. It will live within the federal moneys available. If you follow it closely, it will remove totally the dilution and the distortion; moreover, it will do it without, as we see it, any negative impact on eastern Canada.

I might point out to you that Mr. Fulton was born on a farm and still has an interest in a farm at Birtle, Manitoba. His training is in agriculture and economics, and he has done major work not just for the Farm Bureau but for the other groups represented at this witness table today.

So, Sheldon, I would turn it over to you and your presentation at Appendix 2.

Mr. Sheldon Fulton (Consultant, Manitoba Farm Bureau): Mr. Chairman, with your indulgence I will attempt to go through the overheads and try to explain freight entitlement. If there are any questions of clarification as I am going through it, I am certainly prepared to stop at that point and entertain those questions. I think it is very important that everybody get a good understanding of what freight entitlement is, that they take a look at it from the perspective of how it can resolve a number of the problems that are created with various payment programs and particularly address the needs to make this particular legislation more effective for western Canada.

The Chairman: Just before you start, Mr. Fulton, could I ask something of Mr. Parker? He said that the various groups had agreed amongst themselves how they were going to share the time. Could you enlighten me on that, please?

Mr. L. Parker: We took it that we had close to two hours, because you indicated you would break for supper somewhere around 6.00 to 7.00 p.m. We should be finished by 6.30 p.m. completely.

The Chairman: Proceed. Thank you.

Mr. S. Fulton: The freight entitlement which I am going to try to go through and explain is appended to the Farm Bureau brief. I am going to assume everyone has had an opportunity to read it and try to clarify some of the points that are in it and specifically address the mechanics of how it will work and how it resolves some of the major problems.

First, in terms of why it is necessary, why we are even talking about a program of freight entitlement, essentially it stems from three areas: the pay-the-railways causes feed grain price distortion, and I will attempt to demonstrate what that distortion is a little later; the paying the producers program is cumbersome, it is inefficient, it causes some subsidy dilution and if the payments go directly to the producer we might have some administrative difficulties.

[Traduction]

une plus grande partie des avantages que le tarif du Nid-de-Corbeau lui accordait en 1881-1882.

Je m'arrête ici, monsieur le président, et nous passerons à un exposé qui est, à notre point de vue, de loin, le message le plus important que nous voulons faire passer au Comité; c'est-à-dire la description détaillée et les mécanismes du compte donnant droit au transport que nous avons proposé. Il ne demanderait pas plus de fonds fédéraux. Si vous l'étudiez attentivement, vous constaterez qu'il éliminerait entièrement la dilution et la distorsion. De plus, il le permettrait, après nous, sans répercussions négatives pour l'Est du Canada.

Je pourrais mentionner que M. Fulton est né sur une ferme et qu'il en possède encore une à Birtle, Manitoba. Il a fait ses études en agriculture et en économie et a écrit des ouvrages importants, non seulement pour le *Farm Bureau* mais aussi pour d'autres groupes représentés ici, aujourd'hui.

Je m'en remets donc à vous, Sheldon et à votre exposé de l'Appendice 2.

M. Sheldon Fulton (expert-conseil, Manitoba Farm Bureau): Monsieur le président, je vais essayer d'éviter les généralités et expliquer le droit au transport. Si vous avez des questions à poser, je suis tout à fait prêt à m'interrompre pour y répondre. Il est très important, je pense, que tout le monde comprenne bien ce qu'est ce droit au transport, et qu'il l'examine en se demandant de quelle façon il peut résoudre bon nombre de problèmes créés par des différents programmes de subventions et de quelle façon, en particulier, il permet de rendre cette mesure plus efficace dans l'Ouest du Canada.

Le président: Avant que vous ne commenciez, monsieur Fulton, pourrais-je poser une question à M. Parker. Il a dit que les différents groupes s'étaient entendus sur le partage du temps. Pourriez-vous m'éclairer sur ce point, s'il vous plaît?

M. L. Parker: Nous avons compris que nous disposions d'à peu près deux heures, lorsque vous avez déclaré que vous vous arrêteriez pour le dîner, vers 18 ou 19 heures. Nous devrions avoir terminé vers 18h30.

Le président: Merci. Allez-y.

M. S. Fulton: Le droit au transport que je vais tâcher d'expliquer est décrit à l'Appendice du mémoire du *Farm Bureau*. Je prends pour acquis que tout le monde a eu l'occasion de le lire et je vais essayer de préciser certains points, notamment les mécanismes de son fonctionnement et la façon dont il permettra de résoudre quelques-uns des grands problèmes.

D'abord, les réseaux pour lesquels il est nécessaire; pourquoi parlons-nous seulement d'un programme de droit au transport. En gros, il y a trois raisons: le versement de subventions aux chemins de fer fausse le prix du grain de provende, et je tâcherai de le démontrer un peu plus tard; le programme de subventions aux producteurs est difficile d'application, il est inefficace, entraîne une certaine dilution de la subvention et si les versements sont faits directement aux producteurs, nous risquons d'éprouver des difficultés administratives.

[Text]

What is required is a mechanism which will make the Crow benefit a visible dollar per tonne at delivery locations. That is what the entire effort of freight entitlement is. It is simply to make the Crow benefit a visible subsidy as opposed to an invisible subsidy. What is it? It is an allocation of the Crow benefit equivalently and proportionately to all producers in western Canada.

Essentially, the mechanics in summary... How does it work? It is a matter of taking the larger of historic marketings or proportionate ability to produce of each of the producers in western Canada. If you take the larger of those two numbers, that then determines tonnage base. We determine a per tonne amount based on the total Crow benefit that is available and that becomes an entitlement for each individual producer. The producer consumes that entitlement through deliveries at the grain elevators, and residuals can be withdrawn if it is not all consumed through deliveries in terms of cash settlement.

What does it achieve? It achieves resource neutrality; it removes the feed grain price distortion; it eliminates dilution provided the Ag Adjustment Fund dollars are directed properly; and there are no adverse effects on the eastern livestock sector, and we will attempt to demonstrate that as well.

What will it cost? The cost is the annual entitlement per tonne of approximately three million tonnes. That is the cost over and above the Crow benefit and well within the terms of the Ag Adjustment Fund.

• 1700

In developing the freight entitlement, we set out four principles in terms of disbursement of Crow benefit that we felt were necessary to be adhered to in any program which was going to look at allocation of the Crow benefit. The first is that we have to treat all producers fair and equitably.

Second, the necessary portion of the dollars must go to the railways for the shipment of the 31.1 million tonnes. In other words, we cannot take dollars and direct them to one sector and not have enough to achieve the objectives of creating a more efficient and effective rail system.

Third, there should be some minimum funding which is maintained by the government for rail network maintenance and for ensuring the railway performance.

Finally, we have to minimize the adverse penalties on domestic grain consumption for crop diversification.

It is within an attempt to accomplish all four of those objectives that we have looked at freight entitlement and how the mechanics would work. But before I go through the mechanics I would like just to establish for everyone some perspective as to the numbers actually involved in terms of doing calculations of Crow benefit.

The \$651 million which has been defined by the federal government in terms of the Crow benefit, and which was the shortfall in 1981-1982 if full compensatory rates had been set,

[Translation]

Il faut un mécanisme qui fasse de l'avantage du Nid-de-Corbeau un montant, par tonne, visible au pont de livraison. C'est tout ce que le droit au transport visé. Il vise seulement à faire en sorte que l'avantage du Nid-de-Corbeau devienne une subvention visible. Qu'est-ce que c'est? C'est une répartition de l'avantage du Nid-de-Corbeau faite de façon équivalente et proportionnelle entre tous les producteurs de l'Ouest.

Essentiellement, le mécanisme, en résumé... Comment fonctionne-t-il? Il s'agit d'établir les plus grandes ventes faites dans le passé où la capacité proportionnelle de produire de chacun des producteurs de l'Ouest du Canada. Si vous prenez le plus élevé de ces deux chiffres, il détermine le tonnage de base. Nous fixons un montant par tonne, calculé à partir de l'avantage global du Nid-de-Corbeau, et ce montant devient un droit de chaque producteur. Le producteur épuise ce droit par des livraisons aux éleveurs à grain, et il peut retirer le reste, s'il ne l'a pas entièrement dépensé en livraison.

Quels sont les résultats? La neutralité des ressources; l'élimination de la distorsion des prix du grain de provende, l'élimination de la dilution, à condition que les sommes tirées du fonds de rajustement agricole soient bien effectuées et il n'a aucune incidence négative sur l'élevage dans l'Est, ce que nous essaierons aussi de démontrer.

Que coûtera-t-il? Le coût est le droit annuel, par tonne, d'environ trois millions de tonnes. C'est le coût dépassant l'avantage du Nid-de-Corbeau et il se situe bien dans les moyens du Fonds de rajustement agricole.

Pour déterminer qui aura droit à la subvention, nous avons établi quatre principes qu'il était, d'après nous, nécessaire d'appliquer dans tout programme d'étude de la répartition de la subvention. Le premier est que nous devons traiter tous les producteurs de façon juste et équitable.

Le deuxième est que la partie nécessaire de la subvention doit être allouée aux chemins de fer pour l'expédition des 31.1 millions de tonnes. En d'autres mots, nous ne pouvons prendre l'argent et l'allouer à un secteur et ne pas en avoir suffisamment pour atteindre l'objectif consistant à créer un système ferroviaire plus efficace.

Le troisième est qu'il doit y avoir un financement minimum maintenu par le gouvernement pour l'entretien du réseau ferroviaire et pour que celui-ci puisse accomplir sa mission.

Enfin, nous devons réduire au minimum le fardeau imposé au grain consommé à l'intérieur afin de favoriser la diversification des cultures.

C'est pour essayer d'atteindre ces quatre objectifs que nous avons étudié la subvention au transport du grain et la façon de la répartir. Mais avant de passer aux détails de cette répartition, je voudrais donner à tout le monde une idée des chiffres qui sont réellement utilisés pour calculer la subvention.

Les 651 millions de dollars qui, d'après le gouvernement fédéral, représentent la subvention du Nid-de-Corbeau et qui représenteraient le déficit de 1981-1982 si des tarifs entière-

[Texte]

is based on shipments in that 1981-1982 crop year. What we need to look at is what the supply disposition of grains in western Canada was in that particular year. The producer deliveries, which is the key number for defining the 31.1 million cap in that year, were 30.7 million tonnes. The additional tonnage to make up the 31.1 is the addition of extra crops or a shipment of by-products, particularly rapeseed by-products.

Mr. Mazankowski: The producer delivery of 72.3% would include feed grains as well, would it not?

Mr. S. Fulton: Yes, it does; it includes . . .

Mr. Mazankowski: Then why do you have feed-waste and dockage at the bottom?

Mr. S. Fulton: The producer deliveries are all deliveries to the commercial system in the 1981-1982 crop year. That is 72% of the total production in that year. The 17.5 %, which is feed-waste and dockage, is that portion of production which was consumed on the farm or did not enter the commercial system.

Mr. Mazankowski: Thank you.

Mr. S. Fulton: The remaining 10% is this: 4% was consumed in seed; 6% in 1981-1982 was consumed in additions to inventory, where the carry-in was 8% of production, and the carry-out was 14%. So we had a net buildup in inventory. What we are talking about essentially is that 30.7 million tonnes, and when we look at dilution or distortion or whatever it may be, it becomes concentrated in the area of the feed-waste and dockage. That is where we have to make sure we do not construct a program which creates either an incentive to cycle grain or an incentive to re-allocate resources. So we really need to concentrate on the 30.7 million tonnes.

Mr. Mazankowski: Excuse me. On a third point of clarification. Perhaps that could be broken down a little more then. What constitutes feed? What constitutes waste? What constitutes dockage? I take it that the bulk of that is feed which is fed on the farm.

Mr. S. Fulton: Yes, it is. Unfortunately, the detailed breakdown of that is not available, but my estimate, based on looking at the numbers and looking historically, is that about 6 million tonnes of that would be fed on farm; the balance would be considered to be waste. In docking it would be 6 million to 6.5 million tonnes. We can concentrate all efforts in terms of any slippage that may occur in terms of how much of that grain is not actually consumed on the farm on which it is produced. It is really that grain which lays hold of another assessment that may create any distortion [*Inaudible—Editor*]

[Traduction]

ment compensateurs avaient été établis sont basés sur les expéditions de l'année agricole 1981-1982. Ce que nous devons étudier est quelle a été la répartition des grains dans l'Ouest du Canada cette année-là. Les livraisons des producteurs, qui constituent la donnée principale utilisée pour définir les 31.1 millions de tonnes de cette année-là s'élevaient à 30.7 millions de tonnes. Le tonnage nécessaire pour arriver à 31.1 millions de tonnes représente le tonnage des autres cultures ou l'expédition de sous-produits, en particulier des sous-produits du colza.

M. Mazankowski: Les livraisons des producteurs qui représentent 72.3 p. 100 comprendraient également les grains de provende, n'est-ce pas?

M. S. Fulton: Oui, c'est exact; elles comprennent . . .

M. Mazankowski: Alors, pourquoi avez-vous consommation-pertes-impuretés à la fin du tableau?

M. S. Fulton: Les livraisons des producteurs sont toutes les livraisons faites au système commercial au cours de l'année agricole 1981-1982, soit 72 p. 100 de la production totale de cette année. Les 17.5 p. 100 représentant la consommation, les pertes et les impuretés composent la partie de la production qui a été consommée à l'exploitation ou n'a pas été commercialisée.

M. Mazankowski: Merci.

M. S. Fulton: Les 10 p. 100 restants sont le total des pourcentages suivants: 4 p. 100 pour les semences; 6 p. 100 ont été affectés en 1981-1982 à l'augmentation des stocks, c'est-à-dire que les stocks représentaient 8 p. 100 de la production au début de l'année, et 14 p. 100 à la fin. Il y a donc eu augmentation nette des stocks. Nous devons donc parler essentiellement de 30.7 millions de tonnes, et lorsque nous étudions les diminutions, les distorsions ou n'importe quoi d'autre, nous revenons au domaine de la consommation, des pertes et des impuretés. C'est là que nous devons nous efforcer de ne pas élaborer un programme qui encourage soit la consommation du grain à l'exploitation soit la diversification des cultures. C'est pourquoi nous devons réellement parler de 30,7 millions de tonnes.

M. Mazankowski: Excusez-moi. J'ai besoin d'explications sur un troisième point. Nous pourrions peut-être aller un peu plus au fond des choses. Qu'est-ce que la consommation? Que sont les pertes? Que sont les impuretés? Je comprends que la plus grosse partie de ces marchandises représente la consommation à la ferme.

M. S. Fulton: Oui, c'est exact. Malheureusement, le détail de cette répartition n'est pas disponible, mais j'estime, en me basant sur ces chiffres et sur les chiffres antérieurs, qu'environ 6 millions de tonnes seraient consommés à l'exploitation et que le reste serait considéré comme étant des pertes. Les impuretés représenteraient entre 6 et 6.5 millions de tonnes. Nous pouvons essayer d'expliquer tout écart par la proportion de ce grain qui n'est pas réellement consommé dans l'exploitation agricole dans lequel il est produit. C'est réellement ce grain qui est la base d'une autre évaluation susceptible de créer une distorsion [*Inaudible—Editor*].

[Text]

I have just one further table to make sure that we have a good base for the numbers we are going to look at in terms of the mechanics. This is the 1981-1982 railway costing and the Crow benefit of \$651 million is the shortfall, as has been indicated, between the total requirement and the total revenue. We are suggesting that there is a need to allocate a proportion of that to ensure ongoing network maintenance and for performance, or to ensure performance of the railways. Now the two key numbers in that area are the line-related cost of \$105 million and the 20% contribution over volume-related cost, of which 40% is reserved in Bill C-155 for performance. So we are really looking at about \$151 million that is necessary for the maintenance of the network and performance. And since that contribution is phased in over a period of time, that represents 23% of the Crow benefit,

We suggest you take 20% of the Crow benefit and maintain it to ensure performance of the railways by paying directly to the railways and the remaining 80% could then go into entitlement funds. It is then 80% of that \$651 million or whatever it goes to as a result of government contributions.

Now in the mechanics of freight entitlement and how it works step by step, initially the first step is to determine historic producer marketings of statutory grains on a base period. We are suggesting that a five-year period be used—the five years prior to 1981-1982. Then, the second step is to normalize those marketings for each individual producer to the base year. Five-year average marketings in that period is about 27 million tonnes, and it will be necessary to gross-up the marketings for every individual producer to the 30.7 million tonnes or a 10% increase in everybody's historic marketing to come up with the 30.7 million tonnes. And it is necessary to always bring the number back to the 30.7 million, because that is the tonnage that the program is moving. All increases in tonnage beyond that are being paid by the producer, so we can concentrate all efforts on that 31.1 or 30.7 million of actual producer marketings.

• 1710

The third step is to determine the proportionate ability of each producer to produce his share of that 30.7 million tonnes on the land in his permit book in 1981-1982. The calculation is done by taking the land within the permit book, by adjusting for crop rotation, and by adjusting for relative yields and soil zone types. You then make a determination of how much of the 30.7 million tonnes each producer proportionately has produced. We know there will be a difference between the marketings and the production because some producers feed 50% of what they produce, other producers deliver 90% of what they produce. We are going to make two calculations: the first one based on the proportion of the actual marketings, the second one on the proportionate ability to produce. We then compare the two tonnages. For each producer we select the

[Translation]

Il ne me reste qu'un tableau à étudier pour que nous soyons sûrs d'avoir une bonne base pour les chiffres que nous allons étudier pour expliquer les détails des subventions. C'est le coût du transport par chemins de fer en 1981-1982 et la subvention de 651 millions de dollars est le déficit, comme on l'a indiqué, entre le total des besoins et le total des recettes. Nous sommes d'avis qu'il faut allouer une certaine proportion de ce montant à l'entretien ordinaire du réseau et pour que le rendement des chemins de fer soit satisfaisant. De plus, les deux chiffres de base dans ce domaine sont les coûts reliés aux voies de 105 millions de dollars et la contribution de 20 p. 100 calculée sur les coûts reliés au volume dont 40 p. 100 sont réservés dans le projet de loi C-155 à l'amélioration du rendement. Nous parlons donc réellement d'environ 151 millions de dollars qui sont nécessaires pour l'entretien du réseau et son bon rendement. Parce que cette contribution est répartie sur une certaine période, elle représente 23 p. 100 de la subvention.

Nous proposons de prendre 20 p. 100 de la subvention et de les affecter au rendement des chemins de fer en la versant directement à ces derniers et que les autres 80 p. 100 pourraient être ensuite affectés aux subventions. Ce serait alors 80 p. 100 de ces 651 millions de dollars ou de n'importe quel montant résultant des contributions du gouvernement.

À présent, au sujet des détails de la subvention et de son calcul étape par étape, il faut d'abord déterminer les quantités de grains prévues par la loi qui sont commercialisées sur une période de base. Nous proposons d'utiliser une période de cinq ans—les cinq années précédant l'année 1981-1982. Ensuite, la deuxième étape est de normaliser les quantités mises sur le marché par chaque producteur d'après l'année de base. Les quantités annuelles moyennes commercialisées sur cette période de cinq ans sont d'environ 27 millions de tonnes, et il sera nécessaire de majorer ces quantités pour chaque producteur pour arriver à 30.7 millions de tonnes, soit une augmentation de 10 p. 100 des quantités commercialisées pour que la quantité totale soit de 30.7 millions de tonnes. Et il est nécessaire de toujours revenir au chiffre de 30.7 millions parce que c'est le tonnage sur lequel est basé le programme. Toutes les augmentations de tonnage supérieures à ce chiffre sont payées par le producteur; c'est pourquoi nous devons nous baser sur le chiffre 31.1 ou de 30.7 millions de tonnes comme quantités réellement commercialisées par les producteurs.

La troisième étape consiste à établir la capacité proportionnelle de chaque producteur à produire sa part des 30.7 millions de tonnes sur la terre figurant dans son livre des permis en 1981-1982. Le calcul est effectué à l'aide des chiffres sur la terre figurant dans le livre des permis, par le rajustement pour la rotation des cultures et par le rajustement pour les récoltes relatives et les types de zones de sol. Vous établissez ensuite la portion des 30.7 millions de tonnes produites par chaque producteur. Nous savons qu'il y aura une différence entre la mise en marché et la production parce que certains producteurs utilisent en fourrage 50 p. 100 de leur production, tandis que d'autres en livrent 90 p. 100. Nous allons effectuer deux calculs: le premier, basé sur la partie de la mise en marché réelle, le deuxième, sur la capacité proportionnelle de

[Texte]

larger of the two, which is what his tonnage entitlement will be based on. It is the larger of those two.

Mr. Murta: Could I ask a question? In terms of the material you would use for the input of those figures, soil zone for example, that type of thing, where would it come from? How complicated would it be to gather the material together? I am not exactly clear. You say you make two calculations, one is actual marketings and the other one is the ability to produce. Could you just back up and explain that a bit better?

Mr. S. Fulton: Certainly. The first calculation is to take the actual marketings of each individual producer over a five-year period of time and determine what his actual tonnage of marketings were. Then we increase that so the aggregate of all producers equals 30.7 million tonnes, which would represent about a 10% increase for all producers. I should point out this is a one-time calculation. Both of the calculations are one time calculations centred on the 1981-1982 crop year. It is not an ongoing, recurring calculation of marketings. We are determining the allocation of that Crow benefit to producers at that point in time. We ultimately assign it back to each quarter section so we can allow transfers of the entitlement as land transfers, but basically it is a one-time calculation. All tonnage increases on the rail network beyond that are the producer's responsibility. He is going to be paying the full amount in any respect so we need not be concerned about the future increases in tonnages and, as I will point out to you, there is no penalty for those future increases either.

The second calculation, again, a one-time calculation, is the proportionate ability to produce and it will use the acreage information which was available from the tax roles. It is a matter of determining the actual acreage each producer has which would be a matter of accumulating the information from the tax information. It would use the Canadian Wheat Board permit book information to determine who would be an eligible producer to have their land considered. It would use crop insurance information to create the productivity factor in terms of both yield and adjustments for soil zone types, and it would use a crop rotation based on the same five-year period. The calculations are all possible. There are no difficulties in making those calculations.

The next step would be to determine the average entitlement per tonne for that 30.7 million tonnes. The average entitlement in 1981-1982 would have been 651.6 times the 80% over the 31 million tonnes, because we have to allocate it over all tonnes, or \$16.76 per tonne. We then allocate this entitlement per tonne to producers given consideration to their relative distance to port for each producer. We would look at each individual producer, where they are located, and what their

[Traduction]

production. Nous comparons ensuite les deux tonnages. Pour chaque producteur, nous choisissons le chiffre le plus élevé, qui servira à établir son tonnage permis. C'est le chiffre le plus élevé des deux.

M. Murta: Puis-je poser une question? Concernant les éléments que vous allez utiliser pour introduire ces chiffres, la zone de sol par exemple, ce type de chose, d'où proviennent-ils? À quel point est-il compliqué d'assembler les éléments? Je ne suis pas très clair. Vous dites que vous faites deux calculs, l'un est la mise en marché réelle et l'autre est la capacité de production. Pourriez-vous revenir en arrière et expliquer cela un peu mieux?

M. S. Fulton: Certainement. Le premier calcul consiste à prendre la mise en marché réelle de chaque producteur individuel sur une période de cinq ans et d'établir son tonnage réel de commercialisation. Puis nous augmentons ce chiffre pour le porter à 30,7 millions de tonnes pour l'ensemble de tous les producteurs, ce qui représente environ une augmentation de 10 p. 100 pour tous les producteurs. Je devrais faire remarquer qu'il s'agit d'un calcul fait une seule fois. Les deux calculs sont des calculs faits une seule fois, axés sur la production de 1981-1982. Il ne s'agit pas d'un calcul courant de la mise en marché. Nous établissons l'affectation des revenus au titre de la Loi du Nid-de-orbeau aux producteurs pour cette année-là. En fin de compte, nous l'affectons à chaque quart de section, de sorte que nous puissions permettre le transfert des autorisations sous forme de transfert de terre, mais fondamentalement il s'agit d'un calcul fait une seule fois. Toute augmentation du tonnage supérieure à cela, confiée au réseau des chemins de fer, est la responsabilité du producteur. Il devra payer la somme entière quoi qu'il en soit, donc il n'est pas nécessaire que nous nous préoccupions des futures augmentations de tonnage et, comme je vais vous le faire remarquer, il n'y a pas de pénalité pour ces futures augmentations.

Le deuxième calcul, encore une fois, il s'agit d'un calcul fait une seule fois, est la capacité proportionnelle de production et à cet égard les informations sur la superficie provenant du rôle d'imposition seront utilisées. Il s'agit d'établir la superficie réelle de chaque producteur, c'est-à-dire qu'il faut accumuler les informations provenant de l'imposition. Les informations du livre des permis de la Commission canadienne du blé seraient utilisées pour établir quels sont les producteurs admissibles, dont on prendrait les terres en considération. On utiliserait les informations de l'assurance sur les cultures pour créer le facteur de productivité en fonction de la production et des rajustements pour les types de zones de sol, et on utiliserait une rotation des cultures basée sur la même période de cinq ans. Tous les calculs sont possibles. Il n'y a pas de difficulté à effectuer ces calculs.

La prochaine étape consisterait à établir l'autorisation moyenne par tonne par rapport à ce total de 30.7 millions de tonnes. L'autorisation moyenne en 1981-1982 aurait représenté 651.6 fois les 80 p. 100 des 31 millions de tonnes, parce que nous devons l'affecter pour toutes les tonnes, ou \$16.76 la tonne. Nous donnons ensuite cette autorisation par tonne à chaque producteur, compte tenu de sa distance relative par rapport au port. Nous tiendrions compte de chaque producteur

[Text]

local delivery point is, and make an adjustment for the freight rate to the nearest delivery point. The entitlement per tonne which producers in Manitoba would receive would be less than the entitlement per tonne producers in Saskatchewan would receive.

It would then determine the total funding requirement for entitlement, which is the supplemental funding requirement which would be required from Ag adjustment. It would be equal to the difference between the two calculations. Since we are picking a larger of two numbers and individually both numbers total the 30.7 million tonnes and the total will be greater than 30.7 million tonnes. Our estimate—we have gone through a calculation—is that total will be somewhere between 2 million and 4 million tonnes, most likely 3 million tonnes, greater. In other words, we are going to have to pay entitlement on approximately 34 million tonnes, which will require an additional \$50 million a year which we are proposing comes out the Ag adjustment fund. The Ag adjustment fund was originally proposed to allow this adjustment to take place. The determination would be made and it would again be a one time determination. It would not change through time. It essentially becomes a fixed tonnage between those two.

We then apprise the producer of his freight entitlement by a page in his Canadian Wheat Board permit book, which would indicate his entitlement tonnage. It would have both calculations. He would see what his average marketings were. What they were grossed up to. He would see what his acreage calculations were. What it amounted to in tonnes. It would pick the larger of the two. It would give his rate per tonne which would correspond to the local elevator tariff and then give him the total value of his entitlement. He would know exactly how many dollars he is entitled to. What that represents is, as a producer in 1981-1982, his share of the \$651 million which is his, being allocated.

When a producer would deliver grain to the local elevator, the agent would undertake a series of steps. First, he would confirm the availability of entitlement in the permit book. He would then calculate how much entitlement was consumed by how many tonnes being delivered. He would add that amount to the cash ticket by taking the local rate per tonne times the tonnage; add it to the producer's cash ticket. He would record the amount of the entitlement in the book the same way he does now by recording quota deliveries, and forward the cash ticket to head office for processing. With 90% of the grain, this is the procedure which would take place. Essentially the producer does not see the dollars other than through delivery of grain to the elevator.

If any additional deductions for freight are necessary, if a producer is delivering more grain proportionately than what he historically delivered because of a bumper crop or whatever, he may have to pay full freight rate on extra tonnes. The full freight rate would be deducted on those additional tonnes. If a producer did not use all of his entitlement at the elevator, he would have the ability to withdraw the residual as a cash settlement, as an issuance of a cash ticket by the elevator

[Translation]

individuel, de son emplacement et de son point de livraison et nous effectuerions un rajustement du tarif de transport en fonction du point de livraison le plus proche. L'autorisation par tonne accordée aux producteurs du Manitoba serait inférieure à celle attribuée aux producteurs de la Saskatchewan.

On établirait ensuite le besoin de financement total pour l'autorisation, ce qui représente le besoin de financement supplémentaire qui serait nécessaire pour le rajustement en question. Cela équivaldrait à la différence entre les deux calculs. Puisque nous utilisons le plus élevé des deux chiffres et individuellement, les deux chiffres totalisent les 30.7 millions de tonnes. Selon notre estimation—nous avons effectué le calcul—le total sera supérieur d'environ 2 à 4 millions de tonnes, plus vraisemblablement 3 millions de tonnes. En d'autres mots, nous devons payer pour l'autorisation pour environ 34 millions de tonnes, ce qui nécessitera encore 50 millions de dollars par année, selon notre proposition, et qui provient du fond de rajustement Ag. Le fond de rajustement Ag a été d'abord proposé pour permettre d'effectuer ce rajustement. Le calcul serait effectué et encore une fois il s'agirait d'un calcul définitif. Il ne changerait pas dans le temps. Il devient essentiellement un tonnage fixe entre ces deux points.

Nous informons ensuite le producteur de son autorisation de transport, à l'aide d'une page figurant dans le livre des permis de la Commission canadienne du blé, ce qui indique son tonnage autorisé. Il comprendrait les deux calculs. Celui-ci pourrait voir quelle a été sa mise en marché moyenne. Il pourrait voir quels ont été les calculs sur sa superficie, à quels chiffres cela s'est élevé en tonnes. Il choisirait le plus élevé des deux. Cela donnerait son tarif par tonne, ce qui correspondrait au tarif local des éleveurs et cela lui donnerait la valeur totale de son autorisation. Il saurait exactement à quelle somme d'argent il aurait droit. Cela représente, pour un producteur en 1981-1982, sa part des 651 millions de dollars qui est affectée.

Lorsqu'un producteur livrerait son grain à l'élevateur local, l'agent prendrait une série de mesures. En premier lieu, il confirmerait l'autorisation en vérifiant dans le livre des permis. Il calculerait ensuite dans quelle mesure l'autorisation a été remplie en fonction du nombre de tonnes livrées. Il ajouterait ce montant au crédit en prenant le tarif local par tonne fois le tonnage; il l'ajouterait au crédit du producteur. Il porterait au livre la somme de l'autorisation de la même manière qu'il enregistre les livraisons des quotas et ferait parvenir le bon d'encaissement au bureau chef pour traitement. Pour 90 p. 100 des frains, c'est la méthode qui serait utilisée. Essentiellement, le producteur ne voit pas l'argent si ce n'est que par la livraison des grains à l'élevateur.

Si d'autres déductions pour le transport sont nécessaires, si un producteur livre davantage de grains proportionnellement à ce qu'il est habitué de livrer en raison d'un surplus de récolte ou pour tout autre motif, il devra peut-être payer tout le tarif de transport pour le surplus de tonnes. Tout le tarif de transport serait déduit pour ces tonnes additionnelles. Si un producteur n'utilise pas toute son autorisation à l'élevateur, il aurait la possibilité de retirer la somme résiduelle sous forme

[Texte]

agent. The residual could be withdrawn four times a year to a maximum of 25% of the entitlement. The elevator company would apply to the appropriate government agency for payment of all entitlements based on their cash ticket, just as they do now in terms of turning the cash tickets into the Canadian Wheat Board. They would also make application to the western grain stabilization for all dollars they had paid out from their entitlement. The elevator company then would pay the freight. Remember the elevator company is already paying the company freight on what is already collected from the producer in the statutory rate, plus the producer's share of increases. They are now just collecting the entitlement and paying the full freight to move the grain to export position.

The last mechanic and this is the one which appears to be a little bit complicated but perhaps through the example, I will be able to clarify it. As the total tonnage increases, as we move from 31 million tonnes to, say, 34 million tonnes, the tonnage entitlement each producer has increases proportionately. If we have a 10% increase in total tonnage shipped, the entitlement for each producer will gross up by 10%. So it will increase in direct proportion to the increases in the 31.1 million tonnes. But as the tonnage increases the rate per tonne will decrease, because the federal government commitment is a fixed commitment of dollars. So it comes down as the total tonnage goes up. The entitlement of both the dollar value entitlements will remain constant.

• 1720

Finally, the rate per tonne will increase as the government share of cost increases goes in. So as the inflation is greater than 3% or 6%, the rate per tonne simply increases in proportion to that.

I have a calculation in here of 1981 and 1986-1987 that tries to diagrammatically illustrate. I can come back to the tables if necessary to clarify any numbers. I will go directly to the graph and see if I can illustrate what the situation is.

The 1981-1982 crop year: If we look at what the average elevator tariff would be in western Canada in 1981-1982, if we obtain the full cost of moving grain, if we accept the number of \$803 million as being correct, then the average would have been \$25.84. The producer was paying \$4.89. The difference in here is the Crow benefit, this distance in here. We are suggesting 20%, or \$4.19 per tonne, is paid directly to the railways. The remainder, \$16.76, becomes freight entitlement. So the freight rate at the elevator would actually be \$21.65, rather than \$4.89, but producers would be delivering and receiving \$16.76 on their deliveries.

If we go to 1986-1987, and these numbers are using the numbers prepared by Transport Canada, the situation would

[Traduction]

d'argent comptant ou de bon d'encaissement remis par l'agent de l'éleveur. Le solde pourrait être retiré quatre fois par année pour un maximum de 25 p. 100 de l'autorisation. La compagnie des éleveurs ferait la demande à l'organisme gouvernemental approprié pour le paiement de toutes les autorisations basées sur leurs bons d'encaissement, comme ils le font lorsqu'ils envoient les bons d'encaissement à la commission canadienne du blé. Ils feraient également la demande au bureau de stabilisation des grains de l'ouest pour tout l'argent versé à partir de leur autorisation. La compagnie des éleveurs paierait ensuite le transport. Souvenez-vous que la compagnie des éleveurs paie déjà le transport pour la partie qui est déjà prélevée du producteur selon le tarif statutaire, plus la part des augmentations du producteur. Ils ne collectent actuellement que les parts autorisées et paient le plein tarif de transport pour transporter le grain jusqu'au point d'exportation.

Voici le dernier mécanisme et c'est celui qui semble être un petit peu compliqué, mais peut-être que grâce à un exemple, je serai en mesure de la clarifier. À mesure que le tonnage total augmente, à mesure que nous passons de 31 millions de tonnes à, disons, à 34 millions de tonnes, l'autorisation de tonnage de chaque producteur a augmenté proportionnellement. Si nous avons une augmentation de 10 p. 100 du tonnage total expédié, l'autorisation de chaque producteur augmentera de 10 p. 100. Alors l'augmentation de ce montant sera directement proportionnelle à celle du tonnage dans les 31.1 millions de tonnes. Mais lorsque le tonnage augmentera, le prix par tonne diminuera, car le gouvernement fédéral s'est engagé à accorder une subvention fixe en dollars. Alors cette dernière diminue lorsque le tonnage augmente. Les deux subventions en dollars demeureront constantes.

Enfin, le prix par tonne augmentera lorsque le gouvernement assumera sa part de l'augmentation des coûts. Donc, si le taux d'inflation dépasse 3 ou 6 p. 100, le prix par tonne augmente simplement en proportion.

J'ai ici des graphiques qui montrent la situation en 1981 et les prévisions pour 1986-1987, mais je peux me reporter aux tables au besoin pour clarifier les données. À l'aide du graphique, je vais essayer de faire le portrait de la situation.

D'abord, l'année agricole de 1981-1982: essayons de savoir quel aurait été le coût moyen d'utilisation des éleveurs dans l'ouest du Canada cette année-là en admettant que le coût total du transport des grains était de 803 millions de dollars; ce coût moyen aurait été de \$25.84. Le producteur payait \$4.89. Alors, l'écart entre ces deux montants correspond à la subvention accordée en vertu du tarif du Nid-de-Corbeau. Selon vous, les compagnies ferroviaires reçoivent une subvention équivalente à 20 p. 100 du coût total, soit \$4.19 la tonne. Le reste, soit \$16.76 est le coût du transport. Par conséquent, en réalité, le coût du transport à l'éleveur serait de \$21.65 plutôt que de \$4.89, mais les producteurs recevraient une subvention de \$16.76 pour effectuer la livraison.

Passons maintenant aux prévisions pour 1986-1987, fondées sur les chiffres de transports canadiens. La situation aura changé:

[Text]

have changed so that the freight rate the producer was paying increases to \$11.22; \$6.33 is the increase per tonne that is a result of cost increases, producer-share of cost increases, and as a result of a volume increase from 31.1 million tonnes to 34.4 million. Freight entitlement would have grown to \$18.44 per tonne as a result of the government share of cost increases being allocated over those tonnages, and the payments direct to the railways would be \$4.61.

Now, what is significant in here is that if this \$18.44 is not reflected in the freight rate, then the producer of livestock or the consumer of feed grains will have to pay that subsidy to keep the grain in western Canada. That is why we want to make it a visible part of the freight rate. That is what the entire effort is—to make that \$18.44 visible at the elevator so that feed grain prices takes into consideration that the real freight rate is \$30 a tonne, not \$11 a tonne.

We did a couple of calculations, which are in the document that we put out. I want to just quickly go through the second calculation to show what the magnitude of these dollars and tonnages are. What we did was look at the prairie region in terms of the crop sub-districts and try to determine how much tonnage would be required for payment as a result of producer deliveries being different across the Prairies, or different consumption patterns. I will not go into a lot of detail on the table; we can come back to it if there are any questions with respect to it.

Essentially, the mechanics were to take the shipment by each crop district to look at adjusting for the freight rate, and then take the total crop land . . . —that is, the 60 million acres in total in western Canada, which is not just the six statutory grains, but would include pasture land and all special crops as well. We calculated a yield or productivity factor, which rated the crop districts across the Prairies and then came up with a calculation of the difference between shipments and the production, adjusting production to the 30.7 million tonnes. The net result of that is that you end up with 3.4 million tonnes on which the entitlement would have to be paid. It is the extra tonnage that is in the system. That would cost \$57 million.

My guesstimate is that is an absolute maximum; within these calculations there is reason to believe that the number would in fact be less. We did another calculation, which is in the document, and this tonnage was 1.4 million tonnes. So it is somewhere between that 2 and 4 million; as I suggested, it is probably in the 3 million tonne range. The reason we cannot do a detailed calculation is because we do not have the numbers on every individual producer readily available. But I think that technique suggests that is a comfortable range for the number.

[Translation]

Le coût du transport ferroviaire pour le producteur augmentera jusqu'à \$11.22, ce qui représente un écart de \$6.33, comprenant l'augmentation du prix par tonne résultant de l'augmentation des coûts, de l'augmentation de la part des coûts assumée par les producteurs et de l'augmentation du volume entre 31.1 et 34.4 millions de tonnes. Ici, la subvention pour le transport ferroviaire augmenterait à \$18.44 par tonne, car le gouvernement aurait augmenté sa participation aux coûts, et la subvention directe aux compagnies ferroviaires serait de \$4.61.

Maintenant, ce qu'il est important de souligner ici, c'est que si cette augmentation jusqu'à \$18.44 ne se reflète pas dans le tarif du transport ferroviaire, l'éleveur de bétail ou le consommateur de céréales fourragères devra payer la somme correspondant à la subvention pour garder le grain dans l'Ouest du Canada. C'est pourquoi nous voulons que la subvention se reflète dans le tarif du transport ferroviaire. C'est là le but de tout cet exercice, tenir compte de ces \$18.44 pour le calcul du coût d'utilisation des élévateurs de sorte que le prix des céréales fourragères soit fondé sur le tarif réel du transport ferroviaire, soit \$30 par tonne et non pas \$11 par tonne.

Nous avons fait quelques calculs, dont les résultats apparaissent dans le document que nous avons déposé. Considérons rapidement les résultats du second calcul pour déterminer l'ampleur des sommes en cause. Nous avons considéré la région des prairies en termes de sous-district de culture et nous avons essayé de déterminer quel volume de production donnerait droit à la subvention étant donné que les volumes livrés ou les habitudes de consommation varient dans cette région. Je n'expliquerai pas la table dans le détail, mais nous pourrions nous y reporter si besoin est.

Essentiellement, il s'agissait de déterminer le volume livré à partir de chaque district afin d'opérer les pondérations fondées sur le tarif de transport ferroviaire et de considérer la superficie totale consacrée à la culture, c'est-à-dire 60 millions d'acres dans l'Ouest du Canada; cela ne comprend pas seulement les terres de culture des six grains visés par la loi, mais aussi celles qui sont consacrées aux cultures spéciales et les pâturages. Nous avons coté tous les districts de culture des prairies selon le rendement ou un coefficient de productivité pour calculer l'écart entre la production et les volumes livrés, sur la base d'une production de 30,7 millions de tonnes. Le résultat net de cette opération est le suivant: La subvention accordée aurait été de 57 millions de dollars sur la base d'une production supplémentaire de 3,4 millions de tonnes.

Selon mon estimation, c'est là un maximum absolu, car les calculs portent à croire que la subvention serait moindre. Nous avons fait un autre calcul, dont les résultats figurent aussi dans le document, qui montre que cette production supplémentaire à 1,4 millions de tonnes. Alors cette dernière varie entre deux et quatre millions de tonnes; comme je l'ai indiqué, elle est probablement de l'ordre de trois millions de tonnes. Nous ne pouvons faire un calcul détaillé parce que nous ne connaissons pas le volume produit par chaque producteur. Mais d'après moi, cette méthode de calcul donne à penser que le chiffre de la production supplémentaire se situe dans une gamme assez large.

[Texte]

What I would like to do is now look at the complications of what these numbers are. Why do we say there is hurt for the livestock sector? I want to reiterate that we are not talking about a future hurt, we are talking about a current hurt; that hurt is already there. The magnitude is \$16.76 in 1981-1982; it is the total amount of that freight entitlement. That is the degree of hurt that the livestock sector already has, and it is going to get worse.

The concern of the livestock groups in Manitoba is that Bill C-155 entrenches the hurt in perpetuity. We are not looking at subsidies in the livestock sector. We are saying we do not want that hurt in there; by making the subsidy visible, it will go away. That is what this is to do.

Now, to show where the hurt comes from and what the impact is, I have done what is called in the grain business a basis calculation for barley. Essentially, the basis is the difference between the price at a port position, Thunder Bay in this case, and the farm-gate price. If we take a Thunder Bay price for barley of \$125 a tonne, then to determine what the farm-gate price is we have to take a series of deductions. We can deduct handling charges; we have grossed up the 1982 handling charges by 20%. This is in 1986-1987, what the situation would be. The handling charges are \$14.75 a tonne. The carrying charges on your storage and interest are \$6.75 a tonne, so there is \$21.50 of basis that comes into pricing as a result of handling and carrying. That makes the net, before freight is deducted, \$103.50 a tonne.

If the money is all paid to the railways, if freight deduction is made with 100% paid to the railways, the tariff of \$11.22—if you recall that original chart, that is average in western Canada, and this is a Manitoba calculation—the tariff of \$11.22 translates to approximately \$9.10 in Manitoba. The Manitoba freight rate is about 80% of the average in western Canada. So the price for barley at the farm gate would \$94.40, because in this case almost \$15 of the subsidy is invisible—the moneys paid directly to the railways.

If freight deduction is made with respect to the entitlement at the 80% level as we proposed, then the freight rate in Manitoba would be \$24. The farm-gate price of barley would be \$79.50, and that is in fact what it should be. The actual cost to move the grain to Thunder Bay, including handling charges and freight, is the difference between those two, which would be \$45 in 1986-1987—\$21 in handling and carrying charges, all of which are compensatory, and \$24 in terms of freight. That is what is important to make visible.

Now what is the impact to the hog producer in Manitoba?

[Traduction]

Je voudrais maintenant parler des conséquences de ces chiffres. Pourquoi disons-nous que cela aura des conséquences néfastes pour le secteur de l'élevage du bétail? Je répète qu'il ne s'agit pas de conséquences appréhendées, mais de la situation actuelle; les conséquences se font déjà sentir. En 1981-1982, cela correspondait à \$16.76 par tonne, soit le montant total de la subvention pour le transport ferroviaire. C'est là le fardeau que les éleveurs de bétail doivent porter, fardeau qui est appelé à augmenter.

Les groupes d'éleveurs de bétail du Manitoba craignent que l'adoption du projet de loi C-155 perpétue le mal. Nous ne considérons pas les subventions aux éleveurs de bétail. Nous ne voulons pas que ceux-ci soient touchés par cette mesure; si nous montrons l'ampleur de la subvention, nous réglerons le problème. C'est là le but que nous poursuivons.

Maintenant, pour déterminer les causes et les conséquences du mal, j'ai fait ce que les producteurs de céréales appellent un calcul de base du prix de l'orge. Il s'agit essentiellement de la différence entre le prix de l'orge par tonne au port, soit Thunder Bay dans le cas présent, et le prix de l'exploitation agricole. En supposant que le prix de l'orge est de \$125 par tonne à Thunder Bay, il faut faire une série de deductions pour déterminer son prix à l'exploitation agricole. On peut déduire les frais de manutention, que nous avons estimés à 20 p. 100 pour 1982. Quelle sera la situation en 1986-1987? Les frais de manutention sont de \$14.75 par tonne et les frais de transport du produit stocké et les intérêts de \$6.75 par tonne, ce qui totalise \$21.50 par tonne en frais de manutention et de transport. Par conséquent, le prix net de l'orge, avant la déduction des frais de transport ferroviaire est de \$103.50 par tonne.

Si l'on déduit les frais de transport ferroviaire en supposant que les compagnies de chemins de fer reçoivent tout l'argent qui leur revient, si l'on se reporte au graphique original, c'est-à-dire la moyenne pour l'Ouest du Canada, le tarif n'est plus de \$11.22 mais l'environ \$9.10 au Manitoba. Dans cette province, le tarif du transport ferroviaire équivaut à environ 80 p. 100 du tarif moyen dans l'Ouest du Canada. Alors le prix de l'orge à l'exploitation agricole serait de \$94.40 par tonne car, dans le cas présent, une partie de la subvention correspondant presque à \$15, la subvention directe aux compagnies ferroviaires, est indivisible.

Si l'on déduit des frais de transport ferroviaire en fonction d'une subvention de 80 p. 100 comme nous l'avons proposé, le tarif de transport ferroviaire au Manitoba serait donc de \$24. Le prix de l'orge à l'exploitation agricole serait de \$79.50, et c'est en fait ce qu'il devrait être. Le coût effectif du transport des céréales jusqu'à Thunder Bay, y compris les frais de manutention et de transport ferroviaire, correspond à l'écart entre les deux chiffres, soit \$45 en 1987-1987, \$21 en frais de manutention et de transport, qui sont compensatoires et \$24 en frais de transport ferroviaire. C'est ce qu'il importe de faire ressortir.

Maintenant, quels sont les effets pour l'éleveur de porcs du Manitoba?

[Text]

The Chairman: Just a moment, please. There is some problem with the equipment. It will take a minute or two to repair. Do not go away; we will be right back.

• 1730

[Translation]

Le président: Juste un moment, s'il vous plaît. Nous avons un problème d'équipement. Cela va être réglé dans une minute. Restez ici, nous reprendrons dans un instant.

• 1732

The Chairman: Mr. Fulton, we are going to try to proceed. I am not sure we have the problem corrected, but we will work at it again during the dinner adjournment, if we get to it.

Mr. S. Fulton: Thank you, Mr. Chairman.

If I can come back to the calculations on here and look at it in terms of what the impact is for the hog producer in Manitoba, approximately a third of a tonne of barley is consumed per market hog in Manitoba. The difference between the two pricing systems results in a difference of \$31.45 versus \$26.50, or approximately \$5 per hog of additional cost to finish that hog. It is important to recognize that in any pricing mechanism the price which you pay for a commodity is equal to what its value in a different market is, less whatever it costs to get it there. The premise on which the entire Bill C-155 is based is to improve the rail network to an extent that there are no further constraints or restraints in terms of being able to hit export positions with our grain. We would remove a transportation constraint. In removing a transportation constraint, certainly livestock producers are in support of that. If we also result in a pricing mechanism which requires the producer or the consumer of the grain on the Prairies to pay not only the value of the grain at a farm gate, but also the subsidy which is used to transport it to the export position, the differences between those two is the subsidy to export it. It is a disadvantage, a marked disadvantage, to the livestock producer in the Prairie region.

I would like to look at two examples to indicate there is no disadvantage to the grain producer. He is as well off under whatever circumstance. The first example is a Manitoba grain producer, and that should be seven quarter sections of land; not seven sections of land, but seven quarter sections of land. He has 1,000 acres under cultivation, 800 of it is planted with barley. His yield in 1986-1987 is 40 bushels to the acre or 0.87 tonnes. He produces 700 tons. He markets 90% of that or 630 tonnes. The balance is for seed and carry-over, which is the normal seed and carry-over on the Prairie region. For the entitlement calculations, if we look at what his entitlement is, based on the mechanics as we set it out—if his historic marketings are in the same flow as they would be in 1986-1987, his average marketings would have been 550 million tonnes; which is the grossed-up number to the 31.1. We then have to increase that proportionately to the 34.4 million tonnes of total shipments where we end up with 608 tonnes of entitlement. That is the number of tonnes to which he has entitlement based on marketings.

Le président: Monsieur Fulton, nous allons tenter de poursuivre. Je ne suis pas certain que le problème soit corrigé, mais nous essaierons encore pendant l'ajournement pour le souper, si nous nous y rendons.

M. S. Fulton: Merci, monsieur le président.

Je reviens aux calculs ici. Regardons-les en termes d'impact pour le producteur de porc du Manitoba. Environ un tiers de tonne d'orge est consommé par chaque porc destiné au marché au Manitoba. La différence entre les deux systèmes d'évaluation des coûts donne les chiffres de \$31.45 et de \$26.50, une différence d'environ \$5 par porc de coût additionnel. Il est important de se rendre compte que dans tout mécanisme d'établissement des prix, le prix payé pour une marchandise est égal à sa valeur dans un marché différent, moins le coût du transport pour l'y amener. Le projet de loi C-155 repose sur le principe de l'amélioration du réseau ferroviaire afin qu'il n'y ait plus de contrainte ou de restriction en ce qui a trait à l'exportation de nos grains. Une contrainte du transport serait éliminée et les producteurs de bétail sont certainement d'accord. Si cela entraîne également un mécanisme d'évaluation des prix qui nécessite le paiement par le producteur ou le consommateur du grain des Prairies non seulement de la valeur du grain à la sortie de la ferme, mais également de la subvention utilisée pour les transporter vers le point de départ, les différences entre ces deux est la subvention pour exporter les grains. Il s'agit là d'un désavantage, un désavantage bien marqué, pour les producteurs de bétail de la région des Prairies.

J'aimerais vous présenter deux exemples pour montrer qu'il n'y a pas de désavantage pour le producteur de grain. Quelle que soit la situation, il s'en tire bien. Le premier exemple est un producteur de grain du Manitoba; il s'agit de sept quarts de section de terre, non pas sept sections, mais sept quarts de section. Il cultive mille acres, dont 800 produisent de l'orge. La production pour 1986-1987 est de 40 boisseaux l'acre, soit 0.87 tonnes. Il produit 700 tonnes. Il vend 90 p. 100 ou 630 tonnes; le reste sert pour les graines et les reports, quantité normale de graines et de reports pour la région des Prairies. Regardons les subventions auxquelles il a droit, fondées sur les principes que nous avons établis—si ses mises en marché historiques sont semblables à ce qu'elles seraient en 1986-1987, ses mises en marché moyennes auraient été de 550 tonnes, ce qui représente la quantité majorée à 31.1 millions. Il faut ensuite accroître cette quantité proportionnellement aux 34.4 millions de tonnes des envois totaux, ce qui donne des droits aux subventions pour 608 tonnes. Il s'agit là du nombre de tonnes auxquelles il a le droit d'avoir des subventions, selon ses quantités mises en marché.

[Texte]

The second calculation is his proportionate share of production. He has 1,000 acres under cultivation. The average entitlement is 0.38 tonnes per acre. That is what is necessary to come up with the 30.6 million tonnes on all acres in western Canada. This particular producer has an 80% crop to total acres, or he has 20% summer-fall, which is higher than the average for western Canada, which is 70%. There is a productivity adjustment of 12% and a further productivity adjustment of 17% in Manitoba because it is a higher productivity in terms of yields. His share of production based on his entitlement, or his acres farmed, is 500 tonnes. We increase that to the 34.4 to 553. There are two numbers—his historic marketings, and he historically markets 90% of what he produces, and his entitlement based on acreage. The 608 is larger; we used the larger number for determining his actual dollar value of entitlement. The local freight rate is \$24, as we had indicated in the previous charts. The net freight is \$9.10, or the entitlement per tonne is \$14.90. His total entitlement on his permit book would show 608 tonnes, \$14.90 per tonne of entitlement, or \$9,060 of total entitlement.

As he delivers grain to the elevator, as he delivered the barley, if he delivered all 630 tonnes to the elevator, on the 608 tonnes he delivered he would receive, based on his entitlement, \$94.40 or \$57,000. On the remaining 22 tonnes, because his production was higher than the average increase in production across the Prairies, he receives \$79.50. He has to pay the full freight rate. His total received therefore is \$59,144. If he decides he is only going to market 600 tonnes to the elevator and sell 30 tonnes to his neighbour, he gets \$56,000, in terms of the elevator price at \$94.40, because he has entitlement. He gets \$79.50 from his neighbour on 30 tonnes; he has 8 tonnes of residual entitlement at the elevator which he did not use; he would make application at the end of the crop year for that residual and receive \$119, and so he would get \$59,144, the same as if he delivered it all to the elevator.

If he decided he wanted to get into the hog business, and he purchased 1,000 market hogs, or 1,000 hogs and finished them to marketing, he would use about 330 tonnes of his barley to do that. He would deliver the balance to the elevator. He delivers 300 tonnes, gets \$94.40, which is \$28,000. He sells 330 tonnes through his hogs at a value of \$79.50, which is what he says the value is. He gets \$26,000. He has \$308 of entitlement left at the elevator which he did not use. He applies to get it at \$14.90. He ends up with \$59,144. It does not matter whether he sells the barley to his neighbour, delivers it to the elevator, or feeds it to his own hogs; he gets exactly the same amount of money for his barley.

The other fellow is an historic grain-hog producer. Again, it should be seven quarter sections of land, not seven sections. He has 1,000 acres cultivated, 800 acres in barley, but he always has marketed 1,000 market hogs. He produces 700 tonnes, the same as the first fellow. He feeds 330 tonnes to his hogs. He carries over 70 tonnes. He has 300 tonnes available for delivery. His historic marketings would be 210 tonnes; his historic marketing entitlement would be 232 tonnes. His

[Traduction]

Le second calcul se rapporte à sa part de production. Il cultive 1,000 acres et le droit à la subvention moyen est pour 0.38 tonne par acre. C'est ce qui est nécessaire pour obtenir les 30.6 millions de tonnes sur tous les acres de l'Ouest du Canada. Ce producteur cultive ses terres à 80 p. 100, il a donc un 20 p. 100 de culture en rotation, ce qui est plus élevé que la moyenne pour l'Ouest du Canada, qui est de 70 p. 100. Il y a un ajustement de productivité de 12 p. 100 et un autre ajustement de productivité de 17 p. 100 au Manitoba parce que c'est une productivité plus élevée en termes de rendements. Sa part de production selon son droit à la subvention, ou la superficie cultivée, est de 500 tonnes. Nous accroissons cela de 34.4 553. Il y a deux chiffres—les quantités qu'il a mises en marché historiquement, et c'était généralement 90 p. 100 de sa production, et son droit à la subvention fondé sur la superficie. Le 608 est plus important; nous utilisons le nombre le plus important pour déterminer la valeur réelle en dollars de ces subventions. Le taux de fret local est de \$24, comme nous l'avons indiqué dans les tableaux précédents. Le fret net est de \$9.10 ou, le droit à la subvention par tonne est de \$14.90. D'après son permis, il a droit à des subventions pour 608 tonnes, au taux de \$14.90 par tonne, soit \$9,060 de subvention totale.

Lorsqu'il livre ses grains à l'élevateur, comme il a livré l'orge, s'il livre les 630 tonnes au complet, des 608 tonnes qu'il a livrées il recevrait, selon son droit à la subvention, \$94.40 ou \$57,000. Pour les autres 22 tonnes, parce que sa production a été plus élevée que l'augmentation moyenne de production des Prairies, il recevra \$79.50. Il doit payer le plein tarif de fret. Le total qu'il recevra sera donc \$59,144. S'il décide qu'il ne vendra que 600 tonnes à l'élevateur et 30 tonnes à son voisin, il recevra \$56,000, en termes du prix pour l'élevateur de \$94.40 compte tenu de son droit à la subvention. Il recevra \$79.50 de son voisin pour 30 tonnes; il a huit tonnes de subvention résiduelle qu'il n'a pas utilisées à l'élevateur; il ferait une demande à la fin de l'année-récolte pour ce montant et recevrait \$119, il aura donc reçu \$59,144, le même montant que s'il avait tout livré à l'élevateur.

S'il décidait d'élever des porcs, et qu'il en achetait 1,000 à mettre en marché, ou 1,000 pour les élever, il utiliserait environ 330 tonnes de son orge. Il livrerait le reste à l'élevateur. Il livre 300 tonnes, obtient \$94.40, soit \$28,000. Il vend ses 330 tonnes à travers ses porcs, à \$79.50 ce qu'il a estimé en être la valeur. Il reçoit \$26,000. Il bénéficie toujours de \$308 de subvention pour l'élevateur qu'il n'a pas utilisés. Il fait donc une demande pour le recevoir à \$14.90. Il obtient donc en tout \$59,144. Cela importe peu qu'il vende l'orge à son voisin, le livre à l'élevateur ou le donne à ses propres porcs; il reçoit exactement la même quantité d'argent pour son orge.

L'autre exemple est un producteur de grain et de porc depuis quelques années. Il y a encore une erreur ici, il s'agit bien de sept quarts de section, non pas de sept sections. Il cultive 1,000 acres, dont 800 sont plantés en orge et il a toujours mis en marché 1,000 porcs. Il produit 700 tonnes, la même chose que dans le premier cas. Il donne 330 tonnes à ses porcs et a des reports de 70 tonnes. 300 tonnes sont disponibles pour la livraison. En moyenne, ses ventes ont été de 210

[Text]

proportionate share of production would be 553 tonnes, the same calculation as the straight grain farmer.

• 1740

In this particular case, his larger number is his share of production; so his entitlement becomes 553 tonnes times the \$14.90 entitlement per tonne, or \$8,239. He receives less entitlement than the fellow who has historically marketed a higher percentage of his production. The reason for that is because of the dual nature of the compensation; it is the difference between those two, which in this case is \$820, that is the requirement for that agricultural adjustment fund. Basically, the greatest proportion of those payments would be going to farmers in Saskatchewan. In our calculations, there would be very few farmers in Manitoba or Alberta who would be receiving the additional funds from adjustment as a result of higher levels of marketing.

Let us look at this individual producer in terms of his options. With the entitlement, he sells 300 tonnes to the elevator. He receives \$94.40, that is the elevator price with entitlement, \$28,000. He sells 330 tonnes... That is the entitlement that he does not use, which he can apply for four times a year. He receives \$58,324. If that hog producer sold his hog enterprise and decided to deliver all of the grain, he would receive 553 tonnes at \$94.40 and 77 tonnes at \$79.50, or \$58,324. So it does not matter whether or not he feeds the barley to his hogs or gets out of the hog business and sells it to the elevator. He will have exactly... He does not gain an advantage to get of hogs and ship more grain, because he cannot increase his historic marketings.

What is significant in this is that it deals with all producers equally in terms of the mechanics of how this works. It provides that necessary adjustment period or advantage to those producers that have historically marketed a higher percentage of their production. It does not result in any incentive to shift from grain production to hog production or hog production into grain production. There is no incentive one way or the other; you do not receive more or less for your barley for doing it. What is important is that the price of barley reflects the subsidies so that the domestic pricing is working as it should work.

If we do not do that, if we maintain the situation as it is—and this is just what the last two charts indicate—what will happen is that in western Canada we will have a continued deterioration of the livestock situation. I say a continued deterioration because the effects or the signs of it are already occurring. Some of you may have seen that the largest livestock yard in Manitoba and the third largest in western Canada went into receivership yesterday, Miami Feedyards. That is a sign of what is happening to the livestock industry as a result of the feed grain pricing not reflecting the real cost of what it takes to move grain.

If all the feed grain that is being consumed on the farms is to end up in the elevator system, what will happen is that every

[Translation]

tonnes; il avait droit en moyenne à 232 tonnes. Sa part de la production serait de 553 tonnes, le même calcul que pour un producteur de grain.

Dans ce cas particulier, le chiffre le plus gros représente sa part de la production; ainsi, il aurait droit à 553 fois la subvention de \$14,90 par tonne, soit \$8,239. Il reçoit une somme inférieure à celui qui a toujours vendu un plus grand pourcentage de sa production. Cela s'explique par la double nature de la compensation; c'est la différence entre ces deux exploitants, soit \$820, qui constitue les exigences en matière de fonds de réajustement agricole. Fondamentalement, la plus grande partie de ces paiements serait allouée aux agriculteurs de la Saskatchewan. D'après nos calculs, il y aurait très peu d'exploitants agricoles du Manitoba ou de l'Alberta qui recevraient des fonds additionnels à partir du réajustement résultant d'un taux de commercialisation plus élevé.

Considérons ce producteur individuel relativement à ses choix. Avec ce droit, il vend 300 tonnes de sa production aux éleveurs à grains. Il reçoit \$94.40 soit le prix des éleveurs en fonction de son droit, soit un total de \$28,000. Il vend 330 tonnes... c'est le droit dont il ne fait pas usage, et qu'il peut demander quatre fois par année. Il reçoit \$58,324. Si cet éleveur porcin vendait son élevage et décidait de livrer tous ses grains, il recevrait 553 tonnes à \$94.40 la tonne et 77 tonnes à \$79.50 la tonne soit \$58,324. Ainsi, il n'y a aucune différence qu'il donne son orge à ses porcs ou qu'il vende aux éleveurs à grains. Il aura exactement... Il n'a aucun avantage à délaisser ses porcs et à expédier plus de grain, parce qu'il ne peut pas augmenter sa part historique du marché.

Ce qu'il y a d'intéressant, c'est que cette méthode traite tous les producteurs équitablement en termes de mécanique de fonctionnement. Elle permet une période d'ajustement nécessaire ou fournit certains avantages aux producteurs qui ont toujours vendu un pourcentage élevé de leur production. Cette façon de procéder n'incite pas les producteurs à délaisser la production de grains pour la production de porcs ou vice versa. Il n'y a aucun encouragement d'un côté ou de l'autre, vous ne recevez pas plus ou moins pour votre orge en faisant l'un ou l'autre. Ce qu'il y a d'important c'est que le prix de l'orge se reflète dans les subventions, et ainsi, l'établissement du prix au Canada se fait comme il se doit.

Si nous ne faisons pas cela, si nous maintenons la situation comme elle est—et c'est justement cela que les deux derniers tableaux indiquent—l'élevage continuera à se détériorer dans l'Ouest canadien. Je dis continuera à se détériorer parce que les effets ou les signes de cette détérioration sont déjà apparents. Certains d'entre vous vous ont probablement lu que les plus important parc à bestiaux au Manitoba est le troisième en importance dans l'Ouest canadien, la Miami Feedyards, a vu hier ses biens mis sous séquestre. C'est là un signe de ce qui arrive à l'industrie du bétail à la suite de l'établissement du prix des grains de provenance sans tenir compte du coût réel de leur transport.

Si tous les grains de provende consommés dans les exploitations agricoles doivent aboutir dans le réseau des éleveurs à

[Texte]

grain producer in western Canada will pay more to ship every tonne of grain that moves. If we take 5.6 million tonnes in 1986-1987 instead of 34 million tonnes, but 40 million tonnes moves on the rail network because of feed grains going into the elevator system as a more profitable alternative to that livestock producer, the producer's share—or the freight rate at the elevator—will go from \$11.22 to \$13.96; he will pay \$2.75 more on every single tonne he ships. That is \$110 million that he will pay in addition as a result of the extra tonnage going into the system. So obviously there is an advantage to that straight grain producer to make sure the livestock guy stays in business and continues to consume grain outside the rail network.

That concludes my look at freight entitlement. I hope I have been able to explain what it is, what the mechanics are, how it works, and why it is important to the livestock sector in western Canada that this differential gets reflected at the elevator. That is what freight entitlement is all about.

Thank you.

The Chairman: I must say, Mr. Fulton, it is a very comprehensive and complete presentation. I will not pretend I understand it all, but I got the feeling that you have been through it before.

Mr. S. Fulton: A couple of times, yes.

The Chairman: Might I ask if that presentation was given on behalf of all the five groups that are at the table? Were you all involved in that? Agreed? Yes.

Mr. Allan Chambers (Director, Manitoba Cattle Producers Association): I just want to say that we were involved in the development of the plan, and therefore support the general direction of payment. To that extent, we go along with the presentation. We have some additional comments if there is time.

The Chairman: Does that complete your presentation, Mr. Parker?

Mr. L. Parker: Yes. If there are no further questions now or later, I would defer to our other member groups.

The Chairman: I would suggest that we go to the other member groups, hear their oral presentation and then deal with the questioning following that.

Mr. Chambers.

Mr. Chambers: We feel very strongly that we have a new and innovative method of payment here that solves the problems for both sides of this question. We have dealt in a major way with the objections from the pools' side of the question, we have developed something that is a transportation subsidy, and we have removed the dilution of the cash benefit to the grain producer.

[Traduction]

grains, tous les producteurs de grains de l'Ouest canadien paieront plus cher pour acheminer chaque tonne de grains. Si nous prenons 5.6 millions de tonnes en 1986-1987 au lieu de 34 millions de tonnes, mais que 40 millions de tonnes sont transportées par le réseau ferroviaire parce que les grains de provende sont tous acheminés par le réseau des élévateurs à grains, étant donné que cela représente un choix plus profitable pour l'éleveur, la part du producteur—ou le tarif ferroviaire à l'élévateur à grains—passera de \$11.22 à \$13.96; nous paierons alors \$2.75 de plus pour chaque tonne que nous acheminerons. Cela représente 110 millions de dollars payés en surplus à cause du trop grand tonnage qui entrera dans ce réseau de distribution. Ainsi les producteurs de grains ont tout à gagner à s'assurer que les éleveurs restent en affaires et continuent à acheter des grains de provende sans passer par le réseau ferroviaire.

Cela met fin à mon aperçu sur les droits en matière de transport ferroviaire. J'espère avoir été capable d'expliquer ce qu'il en est, quels en sont les mécanismes, comment cela fonctionne et pourquoi il est si important au secteur de l'élevage dans l'Ouest canadien que son tarif différentiel se reflète à l'élévateur à grains. Voilà ce qu'est le droit au transport en vrac des grains.

Merci.

Le président: Je dois dire, monsieur Fulton, que ce fut un exposé complet. Je ne peux pas me vanter de l'avoir tout compris, mais j'ai cru voir que ce n'est pas la première fois que vous en parlez.

M. S. Fulton: Quelques fois déjà, oui.

Le président: Puis-je demander si cet exposé a été fait au nom des cinq groupes ici présents? Est-ce que vous avez tous participé à sa rédaction? Êtes-vous d'accord? Oui.

M. Allan Chambers (directeur, Association des éleveurs du Manitoba): Je veux simplement dire que nous avons participé à l'élaboration du plan, et que nous appuyons donc l'orientation générale du paiement. À cet égard, nous sommes d'accord avec l'exposé. Nous avons quelques autres commentaires à faire si le temps nous le permet.

Le président: Avez-vous terminé votre exposé monsieur Parker?

M. L. Parker: Oui. S'il n'y a aucune autre question, je laisserai la parole aux autres groupes membres.

Le président: Je propose que nous passions aux autres groupes membres, que nous entendions leur exposé oral et que nous passions ensuite aux questions.

Monsieur Chambers.

M. Chambers: Nous croyons fortement que nous avons une méthode nouvelle et innovatrice de paiement qui solutionnerait bien des problèmes des deux côtés de cette question. Nous avons principalement étudié les objections exposées par les groupements de producteurs, nous avons élaboré quelque chose qui ressemble à une subvention pour le transport, et nous avons fait disparaître la réduction des avantages en espèces au producteur de grains.

[Text]

We would prefer to defer; to make sure that the committee has a complete understanding of the mechanics of this, we would prefer to go into questions and make sure that understanding is very clear rather than go ahead with our presentation. That is on the cattle producers. I hope I get support for that.

The Chairman: Thank you, Mr. Chambers. Mr. Vaags.

Mr. H. Vaags (Chairman, Manitoba Hog Producers Marketing Board): Yes; I would also agree, Mr. Chairman, that it is probably beneficial that the committee first question Mr. Fulton, because some of the statements or comments we make may be somewhat repetitious to what has already been said. We have some additional comments we would like to make.

The Chairman: Thank you. Mr. Rampton.

Mr. A. V. Rampton (Chairman of the Board, Manitoba Milk Producers Marketing Board): Yes, I think it is of utmost importance that you understand what Mr. Fulton put on. We would like to follow afterwards.

The Chairman: Okay. I will begin the questioning with Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. We certainly welcome the Manitoba Farm Bureau here. Last night in Edmonton we had what I thought was one of the best presentations we have heard so far; it came from a group of producers. I want to congratulate the Manitoba Farm Bureau as a group of producers for putting together such a very comprehensive brief. I think that without a doubt it is most involved; I do not know whether technical is the right word, but it certainly addresses some of the concerns and lays out a program for addressing some of the so-called hurts in the livestock industry and some of the other crops that we produce here in western Canada, specifically Manitoba.

• 1750

I have several questions, Mr. Chairman. I will not take a long time. Two things right off the bat: How do you handle new land which has not been in production prior to 1981-1982, or is there any provision for that?

Mr. S. Fulton: I think the question in terms of handling new land, and some of those other factors which came under a fair amount of discussion with the method of payments task force which was set up by the Minister of Transport, would likely be implemented as a result of this. Essentially what it suggested was that new land would be looked at on a periodic basis in terms of it being added. There is certainly a concern about not wanting to stimulate land, going in simply to be able to earn entitlement. We do not think it would be the case with this by fixing it in 1981-1982, but by the same token we do not want to create a discrepancy in an area like the Peace River area of B.C. or Alberta, where we want to stimulate useful introduction of arable land. It would be a mechanic or a detail that could be worked out along the lines which was suggested in the task force.

[Translation]

Nous préférierions remettre ces explications à plus tard et nous assurer que le Comité a très bien compris le mécanisme en question; nous aimerions passer aux questions et nous assurer que tout cela est bien clair plutôt que de continuer notre exposé qui porte sur les éleveurs. J'espère que vous appuyez ma proposition.

Le président: Merci, monsieur Chambers. Monsieur Vaags.

M. H. Vaags (président, Manitoba Hog Producers Marketing Board): Oui, je suis d'accord, monsieur le président, qu'il vaut peut-être mieux que le Comité pose d'abord des questions à M. Fulton étant donné que certains de nos énoncés ou commentaires répètent quelque peu ce qui a déjà été dit. Nous aimerions faire quelques commentaires supplémentaires.

Le président: Merci. Monsieur Rampton.

M. A.V. Rampton (président de direction, Manitoba Milk Producers Marketing Board): Oui, je crois qu'il est des plus important que vous compreniez ce que M. Fulton a à dire. Nous aimerions y ajouter certaines choses après.

Le président: D'accord. Je commencerai les questions avec M. Mayer.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président. Nous souhaitons la bienvenue au Bureau agricole du Manitoba ici aujourd'hui. Hier soir, à Edmonton, nous avons eu ce que je crois être l'un des meilleurs exposés que nous ayons eu jusqu'à présent; il était fait par un groupe de producteurs. Je veux féliciter le Bureau agricole du Manitoba en tant que groupe de producteurs pour avoir fait ensemble un mémoire aussi complet. Je crois sans aucun doute qu'il est très compliqué, je ne sais pas si le terme technique est le terme approprié, mais il porte certainement sur des préoccupations et établit un programme portant sur des soi-disant préjudices causés à l'industrie du bétail en quelques autres cultures que nous avons ici dans l'Ouest du Canada, particulièrement au Manitoba.

J'ai plusieurs questions, monsieur le président. Je serai bref. Deux choses que j'aimerais examiner sur le champ: que faites-vous des nouvelles terres qui n'étaient pas en production avant 1981-1982, ou y a-t-il des dispositions les concernant?

M. S. Fulton: Je pense que la question relative au sort des nouvelles terres et à certains autres facteurs qui ont fait l'objet de nombreuses discussions par le groupe de travail sur la méthode de paiement créée par le ministre des Transport devrait vraisemblablement être mise sur le tapis à la suite de tout ceci. Il a été essentiellement suggéré que l'on examine la possibilité d'ajouter de nouvelles terres de façon périodique. Il est certainement préoccupant de ne pas vouloir stimuler l'apport de nouvelles terres et de se contenter simplement d'être en mesure d'obtenir un droit. Nous ne pensons pas que tel serait le cas en le fixant en 1981-1982, mais nous ne voulons pas non plus créer un écart dans une région comme celle de Peace River en Colombie-Britannique, ou en Alberta, où nous voulons favoriser la mise en production de terres arables. Ce pourrait être un mécanisme ou un détail qui

[Texte]

Mr. Mayer: But the point is you would not see excluding it totally. You would see a provision over a period of time. One of the problems, I gather, with the PIK program is there have been some cases where apparently people have farmed for the PIK and not necessarily for production.

Mr. S. Fulton: It would not be totally excluded in the sense there needs to be a provision for certain areas, but you certainly do not want to create an incentive to start to bring into some cultivation land that should not be.

Mr. Mayer: Exactly. Would you handle new crops in the same fashion?

Mr. S. Fulton: New crops are not a difficulty because the acreage entitlement, or the calculation of that entitlement based on acreage, automatically allocates for whatever your crop is. Your historic marketings would not reflect it, but if your production patterns shifted you have still got your acreage basis.

Mr. Chambers: I would like to make an additional comment on your point, Charlie? To the extent we are using municipal data to determine the number of actual cultivated acres makes the process largely self-policing. You were concerned about marginal land being encouraged to come into production. In fact, by using a municipal assessment the farmer would have to apply to his assessor to have his cultivated acreage increased, which on the more marginal soils would likely mean his municipal taxes would increase about the same proportion as his entitlements for this. In this way the thing becomes largely self-policing we believe. In general we felt new land should come in but we were very concerned about encouraging marginal land to come in just to grow wheat, which should not be the case. I might point out that under direct payment to the railroads, there is an encouragement for marginal land to come into grain production because of the subsidy in that direction.

Mr. Mayer: Are we having some sound problems, Mr. Chairman?

The Chairman: We are still having sound problems. Just hold it.

Mr. Neil: Is it being recorded Mr. Chairman?

The Chairman: It is being recorded, yes.

Mr. Mayer: Then it is the translation we are having the problem with?

The Chairman: The translation and the floor system are giving problems now. There is no English on the amplification. In fact, right now there is nothing on it. The technician needs a bit of time to fix it. Perhaps we should recess.

[Traduction]

pourrait être rodé en cours de route et qui a été suggéré par le groupe de travail.

M. Mayer: Mais la question est que vous ne voudriez pas devoir l'exclure totalement. Vous aimeriez mieux voir une disposition couvrant une certaine période de temps. L'un des problèmes, si j'ai bien compris, posé par le programme est que, dans certains cas, certaines personnes ont apparemment exploité leurs terres pour le programme et non pas nécessairement pour la production.

M. S. Fulton: Ce ne serait pas totalement exclu en ce sens qu'il est nécessaire d'avoir une disposition dans certaines régions, mais vous ne voulez certainement pas créer un stimulant pour mettre en culture des terres qui ne devraient pas l'être.

M. Mayer: Exactement. Traiteriez-vous les nouvelles cultures de la même façon?

M. S. Fulton: Les nouvelles cultures ne posent pas de difficultés parce que l'admissibilité à une superficie ou le calcul de cette admissibilité basée sur la superficie alloue automatiquement des fonds pour n'importe quel type de cultures. Les mises en marché que vous avez faites autrefois ne s'y reflèteraient pas, mais si vos modes de production se modifient, vous aurez encore toujours la même superficie.

M. Chambers: J'aimerais faire un commentaire additionnel à ce sujet, Charlie? Dans la mesure où nous utilisons des données municipales pour déterminer le nombre d'acres cultivés réellement, le processus devient une grande partie autonome. Vous vous préoccupez du fait que l'on encourage des terres marginales à être cultivées. En fait, en utilisant une évaluation municipale, l'exploitant agricole devra faire une demande à son évaluateur pour que sa superficie cultivée augmente, ce qui voudrait dire que ses taxes municipales pour des sols plus marginaux augmenteraient en proportion à son droit de subvention. Nous étions d'avis qu'en général de nouvelles terres devraient s'ajouter mais nous nous préoccupions énormément que l'on pouvait encourager la culture du blé sur des terres marginales, ce qui ne devrait pas être le cas. Je pourrais souligner qu'avec des paiements directs aux compagnies de chemins de fer, on encourage les terres marginales à servir à la culture du grain, en raison de la subvention en ce sens.

. Mayer: Avons-nous des problèmes de son, monsieur le président?

Le président: Nous avons encore des problèmes de son. Attendez un peu.

M. Neil: L'enregistre-t-on, monsieur le président?

Le président: On l'enregistre, oui.

M. Mayer: Est-ce avec la traduction que nous avons des problèmes?

Le président: La traduction et le système interne ont maintenant des problèmes. Les microphones anglais ne fonctionnent pas. Il n'y a en réalité rien à l'heure actuelle. Le technicien a besoin d'un peu de temps pour le réparer. Peut-être pourrions-nous suspendre la séance.

[Text]

An hon. Member: How much time do you need?

The Chairman: If members spoke more loudly, would that do?

An hon. Member: Yes and slowly.

The Chairman: Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. We will proceed then because we do have the recording.

Mr. Mayer: There has been some concern over some of the payment to producer options in the sense that it be an acreage payment. I take it, from what you have presented us here with this afternoon, this would be more of a volume related, production-related method of paying the producer than an area or acres. Is that a fair assessment as a general overview?

Mr. S. Fulton: Yes, it is. First, it is not a producer payment. There are no dollars going directly to the producer. The producer has an ability to withdraw residuals. The calculation employs the ability of the land [*Inaudible due to technical difficulties—Editor*]

• 1800

Mr. Mayer: I have one other question, Mr. Chairman.

To go back to one of the concerns you have in the bill—that is, the efficiency side of it—one of the concerns a lot of us have is that the bill is overly generous to the railways. I for one have thought since we saw the bill that the inflation factor in some sense is backwards, in the sense that the producer is being asked to pick up the first share of the inflation factor, regardless of whether you set it at 3% or at 6%.

It seems to me that one of the ways to put incentives on the railways to keep their costs down—and we know how complicated their costing formula is—is to ask the railways to either share in or accept the first two or three percentage points of the inflation factor. You mentioned that in your brief on page 7. Would somebody like to amplify that a little bit—to see what you think of the concept in terms of forcing the railways to show some efficiency?

The Vice-Chairman: Mr. Parker.

Mr. L. Parker: To answer your question directly, Mr. Mayer, we were concerned through Gilson—as is evident in our brief—that the end resulting system should be as efficient as possible. We wanted to exert the maximum leverage on the federal government; that is why we laid a flat figure on the table and said we would agree to pay 3%. We are fairly confident that productivity gains within agriculture will make it possible for us to accommodate that increase in cost. If you can keep inflation down, Mr. MacEachen, to the level you are talking about, you do not have a bad deal.

[Translation]

ne voix: De combien de temps avez-vous besoin?

Le président: Si les membres parlent plus fort serait-ce suffisant?

Une voix: Oui et lentement.

Le président: Est-on d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: D'accord. Nous poursuivrons donc parce que l'enregistrement fonctionne maintenant.

M. Mayer: Certains ce sont préoccupés au sujet de l'option paiement aux producteurs en ce sens que cela pourrait être un paiement pour la superficie. Si j'ai bien compris votre présentation de cet après-midi la méthode de paiement au producteur serait davantage liée au volume et à la production qu'à la superficie ou au nombre d'acres. Est-ce une bonne évaluation d'ordre général?

M. S. Fulton: Oui c'est exact. Tout d'abord, ce n'est pas un paiement versé au producteur, aucune somme d'argent ne va directement au producteur. Le producteur a la possibilité de toucher des bénéfices résiduels. Le calcul a recours à la capacité de la terre *incompréhensible en raison de difficultés techniques*

M. Mayer: J'ai une autre question, monsieur le président.

J'aimerais revenir à l'une des préoccupations du projet de loi—c'est-à-dire l'aspect efficacité—l'une des préoccupations d'un grand nombre d'entre nous est que ce projet de loi est beaucoup trop généreux vis-à-vis des chemins de fer. Moi-même j'ai pensé, depuis que nous avons eu le projet de loi, que le facteur d'inflation était d'une certaine façon inversée, en ce sens que l'on demande aux producteurs d'éponger la première partie du facteur d'inflation, qu'il soit à 3 p. 100 ou à 6 p. 100.

Il me semble que l'une des façons d'encourager les chemins de fer à maintenir leur coût peu élevé, et nous savons combien est compliquée leur échelle des prix, est de leur demander soit de partager, soit d'absorber les deux ou trois premiers points en pourcentage du facteur d'inflation. Vous avez mentionné cela dans votre mémoire à la page 7. Y aurait-il quelqu'un qui voudrait expliquer cela un peu plus, j'aimerais savoir ce que vous pensez de cette idée comme moyen de forcer les compagnies de chemin de fer à faire preuve d'efficacité?

Le vice-président: Monsieur Parker.

M. L. Parker: Pour répondre directement à votre question, monsieur Mayer, disons que pendant les négociations de Gilson, nous voulions—comme cela apparaît avec évidence dans notre mémoire—que le système qui en résulterait soit aussi efficace que possible. Nous voulons exercer un maximum de pression pour le gouvernement fédéral; c'est pourquoi nous avons déposé sur la table un seul chiffre et avons dit que nous étions prêts à payer 3 p. 100. Nous sommes passablement confiants que les gains de productivité dans le secteur de l'agriculture nous permettront d'absorber cette augmentation de coûts. Si vous pouvez juguler l'inflation, M. MacEachen, au

[Texte]

At the same time, I want to emphasize—and I repeat what we put in our short brief—that we did not want the bill written in such a way that the system, including the rail and the elevator terminal system, could not change or evolve over time. If the bill did not allow that flexibility, then as farmers we were going to get shafted.

Mr. Mayer: Just to conclude, the point I am trying to make, though, is that whether in fact there is inflation in the great world outside, the real world, if the railways know that somebody else is going to pick up the first share of the inflation factor they are going to try to make it look like there is inflation for their costs, regardless of whether there is inflation or not. There will not be enough discipline on the railways to hold their costs down.

We know that when you did the calculations with Gilson you were looking at inflation rates of 8% or 10% or 12%. Now the Americans in the last few months have actually gone through a period of deflation. So it just seems to me that one of the ways to put it to force some efficiencies in the system, or to put some incentive for efficiencies, is to force the railways to share in what they say are their increased costs.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Mayer. I will now call on Mr. Loiselle. Mr. Loiselle, please.

Mr. Loiselle: Thank you, Mr. Chairman. I would like to discuss some principles.

With Bill C-155 we were trying to find a solution to the problem of transportation in the west. I would like to know if I understand correctly or not. What you are trying to do is to come back to the Gilson views and, with this opportunity of a change with the Crow, to at the same time proceed at some rationalization of agriculture in the west. You are not just tackling the problem of transportation, you are looking at the rationalization of agriculture in the west.

Mr. S. Fulton: Perhaps there are a couple of people who would like to address that. I think that what is important to be recognized in the freight entitlement that we are proposing is that we are not trying to solve, if you will, a livestock problem or create an incentive to livestock. What we are addressing is a disincentive that exists now, that will get worse under Bill C-155, and will become entrenched in statute. What we are trying to do is remove that hurt—to keep it, if you will, a pure transportation bill.

If you pay the railways you create a problem you have to address with a different subsidy or by a different government. If you do not pay it to the railways but create the freight entitlement as we proposed, you then do not need to address it in feed grain policy, or you do not need to address it with

[Traduction]

niveau que vous désirez, vous ne faites pas une mauvaise affaire.

En même temps, je désire souligner encore une fois—et je répète ce que nous avons dit dans notre bref mémoire—que nous ne voulions pas que le projet de loi soit rédigé de telle façon que le système, y compris les chemins de fer et le système de terminal avec élévateur, ne puisse changer ou évoluer avec le temps. Si le projet de loi ne permet pas cette souplesse, alors, en tant qu'agriculteur, nous allons nous faire avoir.

M. Mayer: Pour terminer, ce que j'essaie de dire, c'est qu'il y ait ou non de l'inflation dans le grand monde à l'extérieur, le vrai monde, si les compagnies de chemin de fer savent que quelqu'un va absorber les premiers pourcentages du facteur d'inflation, elles vont essayer de faire comme s'il y avait inflation dans leur coût, que cela soit le cas ou non. Ces compagnies de chemins de fer ne seront pas assez disciplinées pour maintenir leurs coûts peu élevés.

Nous savons que lorsque vous avez fait vos calculs lors des négociations de Gilson, vous envisagiez des taux d'inflation de 8 ou 10 ou 12 p. 100. Aujourd'hui, au cours des derniers mois, les Américains ont en fait connu une période de déflation. C'est pourquoi il me semble que l'une des façons de rendre le système efficace, ou d'encourager l'efficacité, est de forcer les compagnies de chemins de fer à payer une partie de ce qu'ils appellent leurs coûts accrus.

Le vice-président: Merci, monsieur Mayer. J'inviterai maintenant M. Loiselle à poser ses questions. Monsieur Loiselle, s'il vous plaît.

M. Loiselle: Merci, monsieur le président. J'aimerais que nous discussions de certains principes.

Avec le projet de loi C-155, nous essayons de trouver une solution au problème du transport dans l'Ouest. J'aimerais qu'on me dise si je comprends bien ou non. Ce que vous essayez de faire est de revenir au point de vue de Gilson et devant cette possibilité de faire un changement dans les tarifs du Nid-de-Corbeau, vous essayez en même temps de rationaliser quelque peu l'agriculture dans l'Ouest. Vous ne vous attaquez donc pas uniquement au problème du transport, vous parlez également de la rationalisation de l'agriculture dans l'Ouest.

M. S. Fulton: Peut-être y a-t-il quelques personnes qui aimeraient répondre à cela. Je crois que ce qui est important c'est de reconnaître que la subvention au transport que nous proposons n'essaie pas de résoudre, si vous voulez, un problème de bétail ou d'encourager l'élevage. Nous essayons au contraire de faire cesser la situation décourageante qui existe à l'heure actuelle et qui ira en empirant si le projet de loi C-155 est adopté, et sera même enchâssé dans la loi. Nous essayons simplement de corriger la situation, de faire que ce projet de loi ne porte que sur le transport, si vous voulez.

Si vous payez des compagnies de chemins de fer, vous créez un problème s'il doit être résolu par une subvention différente ou par un autre gouvernement. Si vous ne payez pas directement les compagnies de chemin de fer mais prenez la subvention au transport que nous proposons, alors vous n'avez pas à

[Text]

provincial subsidies or wars between provinces in terms of livestock.

You can remove the problem from the beginning by addressing it with a change in the bill such that the entitlement becomes visible. So it is not so much that we are suggesting that something needs to be in the bill to alleviate a problem; we want to have what is in the bill removed to remove the problem.

Mr. Loiselle: How do you explain that over the 31.1 million tonnes, you say that the farmers will have to pick up 100% of the bill for the freight rate? Do you not feel that you will discourage the farmer to increase his production for export? In the bill right now, it is a blended price; but in your scheme you say that over the 31.1 the producer will have to pick up the whole bill.

Mr. S. Fulton: No. We are not suggesting that the producer pay the full rate on every tonne over 31.1; he is not all of a sudden faced with a \$30 freight rate on that tonnage. We are continuing to use that blended rate that is proposed in the legislation. That is why the entitlement tonnage increases in direct proportion with the total tonnage to be shipped for all producers.

Those calculations I was doing when I was increasing the 550 tonnes to 608 tonnes was the increase in his entitlement such that a producer is not faced with that full cost. It is a proportionate increase to all producers; they all get the same proportionate increase. So as tonnage goes from 31 to 34, everybody gets 10% more tonnes of entitlement because they have already picked up the difference in the freight rate calculations; it is in that \$6.33 on that chart.

The Vice-Chairman: Your last question, Mr. Loiselle; your time is almost up.

Mr. Loiselle: Okay, fair enough.

You say that with your approach you are getting more neutrality in the system. I would like to know from you what kind of argument I will use with my people in the east, in Ontario and Quebec and the Maritimes. You will remember that right after the Gilson report they were afraid to see the money—the grants from under the Crow—going to support potato production and all the other crops that you could produce. At that time their argument was: Why do we have to introduce in the system, with the same money maybe, a new grant for the same production that we are in today?

Could you give me some arguments?

The Vice-Chairman: Mr. Fulton.

[Translation]

tout traduire en terme de politique des grains de provende ou vous n'avez pas à aller chercher des subventions provinciales ou à déclencher des guerres entre provinces au sujet de l'élevage.

On peut éliminer le problème dès le départ en modifiant le projet de loi de façon à ce que la subvention devienne évidente. Donc nous ne suggérons pas tant que quelque chose soit changé dans le projet de loi afin d'alléger le problème, mais nous voulons que ce qui fait problème dans le projet de loi soit éliminé et qu'ainsi le problème disparaisse.

M. Loiselle: Comment expliquez-vous qu'au delà de 31.1 millions de tonnes, les cultivateurs doivent, selon vous, absorber 100 p. 100 des tarifs ferroviaires prévus par le projet de loi? Ne croyez-vous pas qu'ainsi vous allez décourager les cultivateurs d'augmenter leur production pour l'exportation? Dans le projet de loi tel qu'il est à l'heure actuelle, il s'agit d'un prix mixte; mais dans votre formule, au-delà de 31.1 millions de tonnes, c'est le producteur qui doit tout absorber.

M. S. Fulton: Non. Nous ne proposons pas que le producteur paie le tarif en entier sur chaque tonne au-delà de 31.1 millions de tonnes; il n'a pas à payer tout à coup 30 dollars de tarif de transport sur ce tonnage. Nous continuons à utiliser ce tarif mixte qui est proposé dans la loi. C'est pourquoi le tonnage donnant droit à la subvention augmente en proportion directe du tonnage total à expédier pour tous les producteurs.

Les calculs que je faisais lorsque je portais les 550 tonnes à 608 tonnes couvraient justement cette augmentation du droit à la subvention de façon à ce que le producteur n'ait pas à déboursier le plein coût. C'est une augmentation proportionnelle pour tous les producteurs, tous obtiennent la même augmentation proportionnelle. Ainsi, quand le tonnage passe de 31 à 34 millions de tonnes, tout le monde obtient un droit à une subvention pour un tonnage supérieur de 10 p. 100 étant donné que tous ont déjà absorbé la différence dans le calcul des tarifs de transport; c'est ce 6.33 dollars que l'on voit sur le tableau.

Le vice-président: Votre dernière question, monsieur Loiselle, le temps qui vous est alloué est presque terminé.

M. Loiselle: D'accord, ça va.

Vous affirmez qu'avec cette approche, vous arrivez à une meilleure neutralité dans le système. J'aimerais que vous me donniez des arguments que je pourrais utiliser devant les Canadiens de l'est, en Ontario au Québec et aux Maritimes. Vous vous rappellerez sans doute que tout de suite après l'apparition du rapport Gilson, les gens de l'est avaient peur que leur argent—les sommes accordées en vertu de la subvention du Nid-de-Corbeau—servent à aider la production de pommes de terre et de toutes les autres cultures que vous pourriez produire. À l'époque, leurs arguments étaient les suivants: pourquoi devez-vous introduire dans le système, et peut-être avec les mêmes sommes, une nouvelle subvention pour la même production que nous faisons aujourd'hui?

Pourriez-vous m'apporter certains arguments?

Le vice-président: Monsieur Fulton.

[Texte]

[Traduction]

• 1810

Mr. S. Fulton: Certainly. I guess that is one of the concerns which can be raised with respect to a payment to producer in that you are paying a producer but he is not necessarily going to ship what you are paying him for. Under freight entitlement, where it is earned in terms of what you deliver to the elevator system and the right amount of money goes to the railway, that incentive does not exist. What we are really trying to achieve here is to ensure that the pricing of the product—whether it be rapeseed going to a crushing plant or barley which is going into an animal—that pricing should reflect the locational advantage in western Canada, or the advantage of being close to where the product is being produced.

If I could use rapeseed as an example for a moment, what has happened is that the price a crushing plant in western Canada has had to pay for rapeseed is not only equal to what it costs to produce it, but there is this invisible subsidy which has been paid by the government through branch-line subsidies and railcars and whatever it is simply to keep the rapeseed here. He has had to compete with the exporter in Vancouver and he can get his rapeseed in Vancouver for \$4.89. We are saying that does not make sense in terms of western Canadian development.

We do not want to see a system which then comes into effect and which requires producers to earn that subsidy only through certain activities. We think a producer should have an ability to choose whether he wants to produce barley to feed to his hogs, produce rapeseed, or produce sunflowers, or whatever it is. That is what resource neutrality is all about.

What happens if you pay the railways is that the incentive is to produce wheat and barley for export and not to best optimize the use of your resources. To me that is a benefit to all of Canada, because the optimum use of our land base in western Canada to increase value-added activity, certainly has an advantage for every Canadian, not just for western Canadians.

The Vice-Chairman: Thank you very much. I call on Mr. Althouse, please.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman. I think every time we discuss resource neutrality, I am reminded of a story that Mr. Benjamin tells often about the German submarine in World War I being caught in a port in Ireland, and the Irish captured the whole works and threw them in jail. They said, you cannot do that; you are a neutral country. They replied, yes, but we know who we are neutral for. I think that is one of the problems which exists whenever economists or politicians or anyone else begin to discuss something that will be resource neutral.

I would like to put my first question to the chairman of the Manitoba Farm Bureau who, I believe, was a participant in the Gilson exercise. As such participant, I take it that you

M. S. Fulton: Certainement. Je suppose qu'il s'agit là de l'une des préoccupations qui peut être suscitée en ce qui concerne le paiement aux producteurs puisque ce paiement ne garantit pas nécessairement la livraison de la marchandise. Pour les droits de transport, où la somme est déterminée en fonction de la marchandise livrée à l'élevateur et où un certain montant est attribué à la société ferroviaire, il n'existe aucune incitation. Notre objectif consiste réellement à nous assurer que le prix du produit—qu'il s'agisse de colza expédié à l'usine de trituration ou d'orge qui servira de fourrage—que le prix met en évidence l'avantage sur le plan de l'emplacement de l'Ouest canadien, ou le fait que les céréales sont récoltées tout près du lieu d'expédition.

Permettez-moi d'avoir recours au colza à titre d'exemple; pour les usines de trituration de l'Ouest canadien, le coût du colza est non seulement égal aux coûts de production de ce produit, mais le gouvernement octroie des subventions dissimulées au titre de projet concernant les embranchements, les wagons et autres, simplement pour conserver le colza dans la région. Il y a eu concurrence entre les exportateurs de Vancouver et les usines de trituration et celles-ci peuvent se procurer le colza à Vancouver pour \$4.89. Selon nous, cette situation est insensée en ce qui concerne l'expansion de l'Ouest canadien.

Nous ne voulons pas qu'un système soit mis en oeuvre, où les producteurs ne peuvent obtenir cette subvention que s'ils exploitent certains produits. Nous croyons que le producteur devrait être en mesure de choisir s'il veut exploiter l'orge pour nourrir ses porcs, du colza ou des graines de tournesol ou autres. Voilà en quoi consiste la neutralité.

Si les subventions sont octroyées aux sociétés ferroviaires, on encourage les producteurs à cultiver le blé ou l'orge à des fins d'exportation et non pas à optimiser l'utilisation des ressources. Cette optimisation serait avantageuse pour l'ensemble du Canada, étant donné que l'utilisation optimale des terres de l'Ouest canadien destinée à favoriser la valeur ajoutée offre sans aucun doute des avantages pour tous les Canadiens, et non pas uniquement pour les gens de l'Ouest.

Le vice-président: Merci beaucoup. Monsieur Althouse, s'il vous plaît.

M. Althouse: Merci monsieur le président. Chaque fois que nous discutons du libre choix de l'exploitation, il me vient à l'idée une histoire que raconte souvent M. Benjamin au sujet des sous-marins allemands qui ont été coincés dans un port en Irlande au cours de la Seconde Guerre mondiale; le sous-marin a été saisi par les Irlandais et tous les Allemands ont été incarcérés. Les Allemands ont dit aux Irlandais qu'ils ne pouvaient pas les saisir puisque l'Irlande était un pays neutre. Les Irlandais ont répondu que oui, mais qu'ils étaient neutres lorsqu'ils le choisissaient. Selon moi, cette situation se produit chaque fois qu'un économiste ou un politicien ou toute personne discute de neutralité.

J'aimerais poser ma première question au président du *Manitoba Farm Bureau* qui, je crois, a participé à l'étude Gilson. À titre de participant, je suppose que vous aviez

[Text]

accepted the costing formulas which the railways had used and that Snavelly had presented. Do you consider those to be equitable and fair to two words which are showing up often in this proposal and in this presentation here today? And if you do consider them to be equitable and fair, why—I mean, considering that those kinds of numbers are not the kind of numbers that accrue to agricultural producers generally?

Mr. L. Parker: Mr. Althouse, the bureau did not hire or buy expert advice particularly aimed at examining the costing procedures for the railways. The major critique, as you know, in that regard, was done by the three pools and the United Grain Growers and we depended on their expertise mainly, I think, in that regard.

Our concerns within the bureau were of a more general nature in terms of, yes, what is the sharing formula going to be? What is the extra cost going to be for grain people? How do we deal with the associated problems for the crushing and the special crops and the livestock and poultry sectors. That is where the emphasis of our work and our input was placed. So I think those kinds of questions you might better put to the pools.

Mr. Althouse: Okay, we will. Thank you. The whole question of fairness and equity, I guess, is supposed to be taken care of almost automatically in the market system that we have. Has not there been fairness and equity exerted on feed grain users and livestock producers these many years during which the marketing system and the production units have been in effect? If not, why not?

Mr. L. Parker: To some extent I think the feeding industry in western Canada and, for that matter, the crushers have been fortunate, but it has been an unfortunate situation for the grain producers. You and I both sat on the Canadian Wheat Board advisory committee during the years when our rail transportation system deteriorated to such an extent that the board, with our own money and with our advice, was asked to go out and buy hopper cars because the situation was that desperate. The fact that we were turning down sales was very costly for grain growers. At the same time, of course, when there were carry-overs in western Canada, the distortion effects we are so concerned about now, if this bill goes through, were not fully real or fully felt during those years by virtue of the fact that there were surpluses.

I think we all hope, both on the livestock side and on the grain side, that this bill in its final form will see a rail-elevator system which can move the grain out as sales are made. The livestock people are strongly supportive of getting that kind of a system in place, and have been consistent in that argument. At the same time, they wanted a bill that would make it possible for them to exist—at least maintain—the level of livestock production that is currently evident in western Canada.

Le président: Madame Côté, une question supplémentaire.

[Translation]

accepté les modes d'établissement des prix utilisés par les sociétés ferroviaires et présentés par Snavelly. D'après vous, croyez-vous que ce calcul était juste et équitable lorsque vous pensez aux deux mots qui reviennent fréquemment dans la proposition ainsi que dans la présentation d'aujourd'hui? Si vous jugez que la situation était juste et équitable, pourquoi — en tenant compte du fait que ces chiffres ne favorisent pas généralement les agriculteurs?

M. L. Parker: Monsieur Althouse, le bureau n'a pas eu recours à des experts-conseils pour examiner particulièrement le mode d'établissement des tarifs des sociétés ferroviaires. Comme vous le savez, la principale étude critique à ce sujet a été effectuée par trois groupements et les *United Grain Growers*; nous nous sommes fiés principalement à leur expertise, je crois, à ce sujet.

Les préoccupations du bureau étaient de nature plus générale, c'est-à-dire en ce qui concerne les accords de partage? Quels seront les coûts supplémentaires des producteurs de grain? Comment résoudre les problèmes connexes relatifs à la trituration, aux récoltes spéciales et à l'élevage du bétail et de la volaille. Nous avons accordé une attention particulière à ces facteurs. Je crois donc que vous devriez poser ces questions aux groupements.

M. Althouse: D'accord, nous le ferons. Merci. Je suppose que toute la question de la justice est censée être inhérente à notre système actuel de commercialisation. Les utilisateurs de céréales fourragères et les éleveurs de bétail ont-ils été traités de façon juste et équitable depuis les nombreuses années que le système de commercialisation et les unités de production existent? Sinon, quelles sont les raisons?

M. L. Parker: Dans une certaine mesure, je crois que l'industrie des céréales fourragères de l'Ouest canadien ainsi que les exploitants des usines de trituration ont joui de nombreux avantages, mais la situation n'était pas ainsi pour les producteurs de grain. Vous et moi, nous avons tous deux siégé au comité consultatif de la Commission canadienne du blé au cours des années où notre système de transport ferroviaire s'est détérioré au point où l'on a demandé à la Commission de prendre nos propres fonds et de suivre nos conseils et d'acheter des wagons-trémies; la situation était vraiment désespérée. Le fait que nous étions obligés de refuser des ventes à coût très cher aux producteurs de grain. En même temps, bien sûr, au moment où il y avait des reports dans l'Ouest canadien, les effets de distorsion qui nous préoccupent tellement, et qui se produiront si le projet de loi est adopté, n'étaient pas entièrement apparents puisqu'il y avait des surplus.

Je crois que nous espérons tous, dans le secteur de l'élevage du bétail et de la production des grains, que la version finale du projet de loi prévoiera un système de transport ferroviaire et d'éleveurs ayant la capacité d'assurer toutes les ventes de grain. Les éleveurs appuient fortement l'établissement de ce genre de système et ont sans cesse présenté le même argument. En outre, ils voulaient un projet de loi qui leur permettrait — du moins — de maintenir le niveau de production actuel de l'Ouest canadien.

The Chairman: Mrs. Côté, one more question.

[Texte]

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Je voudrais revenir à la question qui avait été posée par M. Loisel concernant les autres productions qui ne sont pas des céréales, et je pense particulièrement aux pommes de terre et au fourrage. Est-ce qu'elles seraient comprises dans le volume de production subventionné auquel vous faites référence?

Mr. L. Parker: Your question, Mrs. Côté, pertained particularly to potatoes. I would like to answer in a more general sense, if I may, to show you what we are up against. When Mr. Pepin reported to us that the bill was to be changed in such a way that the money would be paid to the railways, he asked my organization if we could give him a list of all the special crops which should be brought under the statute. We did so, I guess, under protest, because we did not think that was the right way to go. As I put in the brief, we provided a list of 14 crops; we got three under the rate structure.

The fact is that the land base is here. We have designed an entitlement system that is fair to that producer and to that land base, irrespective of what he grows. And in no case, if you understood Mr. Fulton's presentation, would it matter what he produced or what he sold, his share out of those entitlement accounts would be identical—that is, whether they be wheat, potatoes, hogs or beef. That is the key point. There was no advantage in going one way or another on what you produce under this proposal we put in front of you today.

The Chairman: Mr. Althouse, final question, please.

• 1820

Mr. Althouse: It seems to me that what you are proposing here is something that has a cap on it which is supposed to leave, carved in stone, a situation that does not allow for an expanded land base. I understand that from a Manitoba perspective; your opportunities for developing new land are limited. Does this not seem unfair to those provinces, particularly Alberta and British Columbia, where there are still substantial amounts of land that are considered to be possible for agricultural use, particularly in the northern fringe areas? How is the cap, in that sense, fair and equitable, since that was one of the things that you were attempting to put back into the Gilson and Bill C-155 proposals?

Mr. L. Parker: I think there is more than one of us who would like to get in on the answer of that question.

In terms of new lands, Mr. Althouse, there is a situation in Alberta where it would be unfair. In the Peace River, where they had already bought Crown lands in anticipation of receiving Crow Benefit, yes, they are caught. In Crown lands that have not been sold then the purchase price of that land would obviously be lower. The benefit would not be capitalized into the land value. So those are two separate cases, two separate instances.

[Traduction]

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to go back to the question that was asked by Mr. Loisel with respect to the other types of products which are not grain, and I am thinking especially of potatoes and feed. Are those items included in the production volume which is eligible for the grants and that you are referring to?

M. L. Parker: Madame Côté, votre question touche particulièrement les pommes de terre. Si vous me le permettez, j'aimerais vous répondre de façon plus générale afin de vous expliquer la situation. Lorsque M. Pepin nous a dit que le projet de loi serait modifié de façon à ce que les subventions soient accordées aux sociétés ferroviaires, il nous a demandé de lui soumettre une liste de toutes les cultures particulières qui devraient être précisées dans la loi. Nous l'avons fait contre notre gré puisque nous ne pensions pas qu'il s'agissait de la bonne façon de procéder. Comme je l'ai mentionné dans mon mémoire, nous avons fourni une liste de 14 cultures; trois types de cultures ont été soumis aux dispositions de tarification.

Le fait est que nous disposons des ressources en terre. Nous avons conçu un système de droit qui est juste pour les producteurs et les terres, peu importe le type de récolte. Dans tous les cas, si vous avez compris M. Fulton, peu importe le type de récolte ou la marchandise vendue, les agriculteurs reçoivent tous une part identique—c'est-à-dire qu'ils cultivent du blé, des pommes de terre ou qu'ils élèvent des porcs ou le bétail. Voilà le facteur-clé. Il n'y avait pas d'intérêt à avantager un secteur ou l'autre dans la proposition que nous vous présentons aujourd'hui.

Le président: Monsieur Althouse, une dernière question, s'il vous plaît.

M. Althouse: Il me semble que ce que vous proposez, c'est quelque chose assorti d'un palafond qui est censé être amovible mais est taillé dans la pierre, une situation qui ne permet pas un accroissement de la superficie. En ce qui concerne le Manitoba, les possibilités de mise en valeur de nouvelles terres sont limitées. Ne pourrait-on pas penser que c'est injuste pour les provinces, en particulier pour l'Alberta et la Colombie-Britannique, où il y a des quantités encore importantes de terres qui sont considérées comme propres à la culture, notamment dans les régions en bordure du nord? Comment le plafond établi peut-il être juste et équitable, puisque c'est l'une des choses que vous essayez de remettre dans la proposition Gilson et le Bill C-155?

M. L. Parker: Je crois que plus d'un d'entre nous aimeraient obtenir la réponse à cette question.

Pour ce qui est des nouvelles terres, monsieur Althouse, il en résulterait de l'injustice étant donné la situation qui prévaut en Alberta. Dans la région de Peace River, où certaines personnes ont déjà acheté des terres de la Couronne, prévoyant recevoir la subvention du Nid-de-Corbeau; ces gens sont effectivement pris. Le prix d'achat des terres de la Couronne qui n'ont pas été vendues serait évidemment plus bas. La subvention ne serait pas capitalisée dans la valeur de la terre. On a donc affaire à deux cas distincts, deux circonstances différentes.

[Text]

If the government wants to take the cap off and throw in all the extra dollars available, then we will reconsider our position. The point we were making, though, was that if the amount of money is fixed—and we believe it is—then we do not think that the cap should be removed.

The Chairman: Thank you. Mr. Murta. Five minutes, Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, at least in my opinion, Mr. Loisel has come as close to the central issue, the central question in this as anybody has today. That is, basically: how do we as a committee or government, or you people advocating this kind of proposal—which has got many, many good points to it, basically being almost resource neutral, I guess, in terms of where the allocation goes—how can you or we convince a hog producer or a grain producer in eastern Canada, primarily the Province of Quebec, that it is not going to have a detrimental effect on him? How can you do it in a way that is a little simpler than the way you have described it to us, so that it can be put into some meaningful words?

In other words, what if he is raising hogs and he is buying grain or he is growing his own grain? Will it have an impact at all on somebody, for example, in the central part of the Province of Quebec?

The Chairman: Who is the witness with the simple answer? Mr. Chambers.

Mr. Chambers: We are paying out a very massive subsidy and there is no simple way to do it. That is the answer. There are simple ways that would not be fair in some direction or the other.

Speaking as a member of the farm bureau now, and also on behalf of the cattle producers, we have been very active in exploring all kinds of different options as to how we could possibly pay this subsidy without some of the negative side effects. The point was made over here of the concern of a subsidy showing up on other crops and that kind of thing. We now think that we have devised a scheme to minimize that as far as possible, the payment of subsidy to other than an export grain shipper as he is shipping.

As I think is made clear, we will eventually be paying out the full \$651 million as a transportation subsidy, as the grain is delivered to the elevator. There is that additional amount of money that has to remain as residuals that will be available to the individual, residual payments. In order to get that neutrality, we have to have that amount in there.

What I do not think has come out so far in the discussion that we have had is that those producers who are now involved in other types of production, potatoes and various other special crops and feeding pork and so on, are going to be absorbing a

[Translation]

Si le gouvernement désire supprimer le plafond et injecter tous les fonds supplémentaires disponibles, alors nous reconsidérerons notre position. L'argument que nous essayons de faire valoir, néanmoins, était le suivant: Si la somme d'argent est fixe, et nous croyons qu'elle l'est, alors nous croyons que le plafond devrait être enlevé.

Le président: Je vous remercie. Monsieur Murta, vous avez cinq minutes.

M. Murta: Je vous remercie, monsieur le président. Messieurs, en tout cas d'après moi, M. Loisel a touché plus que quiconque aujourd'hui à la question centrale, au problème fondamental, qui se définit essentiellement de la façon suivante: Comment nous, membres du Comité ou du gouvernement, ou tous les gens qui appuient ce genre de proposition, qui renferme, en passant de très nombreux aspects positifs, étant fondamentalement presque neutre sur le plan des ressources, j'imagine, pour ce qui est du destinataire des fonds alloués, comment pouvons-nous ou comment peuvent-ils convaincre un producteur de porcs ou un producteur de grains dans l'Est du Canada, principalement dans la province de Québec, que le projet ne lui causera pas de préjudice? Comment peut-on procéder d'une manière qui soit un peu plus simple que celle que vous nous avez décrite, de façon à ce qu'on puisse traduire le projet en termes qui soient significatifs pour ces gens?

En d'autres mots, quel effet aura le projet sur celui qui élève des porcs et qui achète du grain ou qui cultive son propre grain? Est-ce qu'il aura quelques répercussions sur certaines personnes, par exemple, dans la région centrale de la province de Québec?

Le président: Quel est le témoin qui a une réponse simple à offrir? Monsieur Chambers.

M. Chambers: Nous versons une subvention considérable et il n'y a pas de façon simple de le faire. Voilà ma réponse. Des méthodes plus simples occasionneraient des injustices d'un côté ou d'un autre.

Parlant en tant que membre du Bureau agricole et également au nom des éleveurs de bétail, j'aimerais souligner que nous avons étudié de façon très active toutes les options possibles en ce qui concerne la façon dont nous pourrions payer cette subvention en évitant les effets secondaires indésirables. Certains intervenants se sont dits inquiets de la possibilité qu'une subvention soit accordée à d'autres produits agricoles et autre chose du même genre. Nous croyons avoir mis au point un plan qui réduit au minimum cette éventualité autant que possible, soit que la subvention aille à une autre personne que l'exportateur de grains au moment où il expédie son grain.

Comme cela est dit clairement, nous finirons par payer les 651 millions de dollars au complet à titre de subventions pour le transport, au fur et à mesure que le grain est livré au silo. Un montant additionnel doit demeurer comme sommes restantes qui seront mises à la disposition des personnes, en tant que paiements résiduels.

Ce que je pense n'est pas ressorti encore des discussions que nous avons eues est le fait que les producteurs qui exploitent d'autres types de production, des pommes de terre et divers autres produits spéciaux et font l'élevage de porc, etc., devront

[*Texte*]

reduction in benefit to the extent that their calculation is done on the acres times productivity. What Sheldon did not make clear is that that portion will be grossed down by about 20%, whereas the people who are going to receive their entitlements on shipments, historic shipments in fact will be grossed up to get them up to the 30.6.

So to that extent, the people who are growing potatoes and so on will have to absorb the first portion of shipping costs on their own product under this proposed system, as they are doing today.

I guess I should make an additional comment. That was true in the Gilson formula, but it never was clearly demonstrated. I think we have clearly demonstrated that, in fact, many of the concerns expressed in Gilson were imaginary. There was a feeling that all kinds of money was going out to potato producers and hog producers and so on. That never was the case, as was generally imagined. We have demonstrated it very clearly and reduced it as far as we believe it is possible to do and still get that resource neutrality in there.

Mr. S. Fulton: Excuse me. Perhaps in five seconds I can give you that simple answer.

The key part is the \$24 a tonne of freight. I guess the simple answer is that if there was no subsidy, if there was no Crow benefit, that is what the freight rate would be. If there is any ability for the hog or livestock or any other producer to be able to compete against any other sector in Canada, if there was no subsidy being paid, that is the price that he would be able to buy his feed grains on the Prairies for.

So the simple solution is that the problem that is created is created by the transport subsidy. If there was no subsidy, the feed grain price on the Prairies would be \$79.50 and the western producer, if he becomes more competitive as a result of that—and I do not believe that he does; it is simply that that is what he should be paying for his grain—that is what he would be paying.

So what we are addressing here is, how do we remove the problem created by a subsidy? Not, do we create an incentive? That is what the feed grain price on the Prairies would be if we were not talking about \$651 million of Crow benefit.

Mr. Althouse: May I ask just one supplementary, Mr. Chairman?

The Chairman: A supplementary, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: I was just wondering if the Prairie producer does not have some advantage in feed grain price over and above the transportation subsidy, compared to his eastern counterpart. He does not have to pay the elevation charges and those kinds of charges that the eastern feeder does have to pay. Does that not give him enough of a countervail?

[*Traduction*]

absorber une réduction de subvention dans la mesure où leur calcul est fait en fonction de la superficie et de la productivité. Ce que M. Sheldon n'a pas expliqué, c'est que cette portion sera réduite d'environ 20 p. 100, pendant que les personnes qui recevront les sommes auxquelles elles ont droit pour le grain expédié, en fait pour les cargaisons expédiées dans le passé, connaîtront une augmentation qui les fera passer à 30.6.

Ainsi dans cette mesure, les personnes qui cultivent les pommes de terre, etc., devront assumer la première part des coûts de transport pour leur propre produit en vertu du système proposé, comme ils le font aujourd'hui.

Je devrais ajouter le commentaire suivant. C'était vrai pour la formule Gilson, mais cela n'a jamais été démontré clairement. Je crois que nous avons démontré clairement qu'en fait bon nombre des inquiétudes exprimées dans le plan Gilson étaient imaginaires. On s'imaginait que des montants d'argent de toutes sortes étaient versés au producteur de pommes de terre et de porcs, etc. Cela n'a jamais été le cas. Nous avons montré très clairement et atténué ces présomptions autant, croyons-nous, que faire se peut, tout en faisant en sorte qu'il y ait une neutralité en ce qui a trait aux ressources.

M. S. Fulton: Je m'excuse, je pourrais peut-être, en cinq secondes, vous fournir cette réponse simple que vous cherchiez.

L'essentiel est les \$24 par tonne de marchandises expédiées. Je suppose que la réponse la plus simple que l'on peut donner est celle-ci: S'il n'y a pas de subvention, s'il n'y a pas de subvention du Nid-de-Corbeau, ce serait là le taux de fret à payer. S'il n'y a pas de possibilité pour le producteur de porcs, l'éleveur de bétail ou tout autre producteur de pouvoir concurrencer tout autre secteur au Canada, s'il n'y avait pas de subvention octroyée, ce serait le prix qu'il serait capable de payer pour acheter ses aliments pour les bestiaux dans les Prairies.

Donc la réponse la plus simple est que le problème qui est créé est attribuable à la subvention accordée au transport. S'il n'y avait aucune subvention, le prix des aliments pour les bestiaux dans les Prairies serait de \$79.50, et le producteur de l'Ouest, s'il devient plus concurrentiel à cause de cela, mais je ne crois pas qu'il pourrait le devenir; c'est simplement ce qu'il devrait payer pour son grain, devrait payer ce montant.

Alors, la question qu'il faut se poser est la suivante: Comment enrayer le problème créé par une subvention? Et non pas devons-nous créer une mesure d'encouragement? Le prix des aliments pour les bestiaux dans les Prairies serait une sorte d'encouragement si l'on ne parlait pas des 651 millions de dollars pour la subvention du Nid-de-Corbeau.

M. Althouse: Pourrais-je poser juste une question additionnelle, monsieur le président?

Le président: Question additionnelle, monsieur Althouse.

M. Althouse: Je me demandais seulement si le producteur des Prairies n'a pas quelque avantage en ce qui concerne le prix des aliments pour les bestiaux en plus de la subvention pour le transport, comparativement à son homologue dans l'Est? Il n'a pas à payer les frais d'ensilage et les frais de ce

[Text]

Mr. S. Fulton: Well, the elevation charges, the handling and carrying charges that one pays are all part of that pricing mechanism that takes place. The base is between where your alternate market is and what it costs to get it to that alternate market.

I am not sure that is an advantage. I mean, when you have finished producing the product that you have, you have to look at what your handling and carrying and transportation charges are to get it to your local market. So if you finish a hog 200 miles out of Winnipeg, you have your handling and carrying charges to get it into the packing plant in Winnipeg, and it will reflect pricing mechanisms that also reflect handling and carrying and transportation charges. So you have not eliminated them. You might have eliminated it on the grain, but you have not eliminated it on your final product.

There is no market that I know of that pays for something at a farm gate. It pays for it at an end destination, and you have handling, transportation and carrying charges irrespective of what you produce, on a farm in western Canada.

The Chairman: Thank you. Mr. Parker.

• 1830

Mr. L. Parker: I am just trying to follow up and re-emphasize for Mrs. Côté and Mr. Loiselle. We have scrambled really hard to try and come up with a proposal which would deal with the distortion, and I again want to emphasize why. It did not come across in our brief. If it is not done in the current legislation, we are absolutely convinced that Alberta, and perhaps Saskatchewan, but certainly Alberta, will be forced to come in with massive provincial offset programs. We know, confirmed by things which were said to me directly by our premier, there is no way in this province we can ever afford those offset programs. If this is correct, it would really destroy the livestock and poultry industry in this province. I want to be sure we are understood on this point. We fear provincial offset programs just as much as you fear the perceived negative impacts of what was originally in Gilson, and maybe was never understood.

Mr. Murta: May I ask one supplementary just to finish?

The Chairman: Mr. Murta, Mr. Loiselle and Mr. Ostiguy.

Mr. Murta: Just to finish this point off in my own mind, in your opinion, or how would you explain once again to the Quebec hog producer this perceived, or what we consider on the Prairies perceived, notion that the benefits will in effect shift from Quebec to western Canada will not take place under your proposal? Obviously you have done a lot of calculations to come this far. Have you done any calculations based on a farmer in the Province of Quebec and how your proposal

[Translation]

type que les éleveurs de l'Est doivent acquitter. Cela ne lui donne-t-il pas un avantage assez important?

M. S. Fulton: Bien, les frais d'ensilage, de manutention et de transport que l'on paie font tous partie du mécanisme de fixation des prix. Le calcul se fait entre l'endroit où se trouve votre marché de remplacement et le coût de transport jusqu'à ce marché.

Je ne suis pas sûr que ce soit un avantage. C'est-à-dire que, lorsque vous avez fini de produire le produit que vous avez, vous devez examiner quels seront vos frais de manutention et de transport jusqu'à votre marché local. De cette façon, si vous engraissez un porc 200 milles à l'extérieur de Winnipeg, vous devez compter les frais de manutention et de transport pour l'amener à l'usine de conditionnement de Winnipeg et cela reflète les mécanismes de fixation des prix qui sont également le reflet des coûts de manutention et de transport. Ainsi, vous n'avez pas éliminé les frais. Peut-être que vous les avez supprimés pour ce qui est du grain, mais vous ne les avez pas éliminés sur votre produit final.

Je ne connais aucun marché qui paie les produits à la porte de la ferme. Les acheteurs paient une fois que le produit est rendu à destination, et il y a des frais de manutention et de transport, indépendamment de ce que vous produisez, sur les fermes dans l'Ouest du Canada.

Le président: Je vous remercie. Monsieur Parker.

M. L. Parker: J'essaie simplement de poursuivre en insistant à nouveau à l'intention de M^{me} Côté et M. Loiselle. Nous avons vraiment travaillé fort pour en arriver à une proposition qui tiendrait compte de la distorsion, et je veux encore souligner pourquoi. Cela n'a pas ressorti dans notre mémoire. Si cela n'est pas fait dans la loi actuelle, nous sommes absolument convaincus que l'Alberta, et peut-être la Saskatchewan, mais certainement l'Alberta, devra instaurer d'importants programmes de compensation. Nous savons, et cela m'a été confirmé par le premier ministre lui-même, que notre province n'aura jamais les moyens de se payer ces programmes de compensation. Dans une telle éventualité, c'est la mort ni plus ni moins de l'industrie du bétail et de la volaille dans notre province. Je tiens à ce que les choses soient bien claires sur ce point. Nous craignons les programmes provinciaux de compensation autant que vous craignez l'impact négatif que vous avez perçu à l'origine dans le rapport Gilson, lequel n'a peut-être jamais été compris.

M. Murta: Puis-je poser une question additionnelle en terminant?

Le président: M. Murta, M. Loiselle et M. Ostiguy.

M. Murta: Pour que cela soit bien clair dans mon esprit, à votre avis, comment pourriez-vous expliquer encore une fois aux producteurs de porcs du Québec que votre proposition pourrait empêcher que ne se réalise la crainte, non fondée selon les gens des Prairies, que l'avantage que possède actuellement le Québec ne soit déplacé vers l'ouest? Il est évident que vous avez dû faire beaucoup de calculs pour en arriver à cette conclusion. Dans vos calculs, avez-vous tenu

[Texte]

would impact on him? Would it be neutral as it is at the present time, or would it be similar to what it is at the present time, or would there be a negative effect?

Mr. L. Parker: Mr. Chairman, could I ask the chairman of the Hog Board and his staff person here. I think they should have the first crack at that question.

Mr. Vaags: Mr. Murta, to answer your question about how you satisfy the Quebec hog producer. I have spent a lot of time communicating with the hog producers on this. Indeed, there is going to be a hurt in western Canada, and it is going to hurt the hog producer over here. As Mr. Parker and Mr. Fulton already mentioned, if there are provincial subsidies thrown in over the top of this, we are all going to drown, not just the eastern hog producer but Manitoba as well. We cannot afford to let that type of thing happen. The \$20 a tonne figure, or it has been more refined the way Sheldon has done it, becomes the actual amount of money which has to go back into the livestock sector to keep the neutrality, so that we are back to square one. If I may, Mr. Chairman, just comment a little further while I have the mike, even our Minister of Transportation, although he does not agree with any change in the Crow, did quote in his brief from a letter from Dominion Malting Limited here in Winnipeg, who themselves realize there is going to be a problem if indeed it is going to be all paid to the railway. I would like to know what is so different from a malting plant shipping, if the barley is going out of this province, versus a livestock producer. We are using exactly the same product. In the brief the minister mentioned there was a problem, although when he was asked if there was a study had been done on the livestock sector, our own minister had not done any investigation on what the problem was. We want to strongly emphasize that we are in a very dangerous position of losing the livestock sector in western Canada, and currently we have more concern over the subsidy which may be paid by another province than the difference between the hurt which is currently going to happen, because is going to double the hurt.

I guess, Mr. Murta, I did not answer you fully, but I will tell you that we have met with the people in Quebec many times. We have met with the Quebec Crow caucus and tried to explain to them what it was, and I hope they can fully realize there is going to be a severe hurt. The \$20 or whatever figure you wish to use on this difference is strictly to keep neutrality. I know you talk about neutrality resource. It will keep us back to square one where we are today. If there was no \$651 million involved in the total process, and I as a grain producer must pay my own share, then there is absolutely no problem. As long as there are subsidized dollars involved in the process, then if the segments who are users of that particular product do not share in the same subsidized dollar, one segment will get hurt. I do not know if I answered your question.

[Traduction]

compte de la situation du fermier québécois et de l'impact que votre proposition aurait sur lui? Serait-ce neutre comme ce l'est présentement ou serait-ce semblable à la situation présente ou cela aurait-il un effet négatif?

M. L. Parker: Monsieur le président, puis-je m'adresser au président de la Fédération des producteurs de porc et à la personne qui l'accompagne? Je crois qu'ils devraient être les premiers à répondre à cette question.

M. Vaags: Monsieur Murta, votre question est comment votre proposition peut satisfaire les producteurs de porc du Québec. J'ai passé beaucoup de temps à discuter de cette question avec les producteurs de porc. Cela va effectivement affecter l'Ouest du Canada et particulièrement les producteurs de porc. Comme M. Parker et M. Fulton l'ont déjà mentionné, si des subventions provinciales s'ajoutent à cela, nous courons tous à notre perte, pas seulement les producteurs de porc de l'est mais ceux du Manitoba également. Nous ne pouvons permettre qu'une telle chose arrive. Le chiffre de \$20 la tonne, ou comme Sheldon l'a exprimé de façon plus élégante, représente exactement le montant qui doit revenir au secteur de l'élevage pour que l'équilibre soit maintenu, pour revenir au point de départ. Si je peux me permettre, monsieur le président, d'aller un peu plus loin dans mes commentaires tandis que j'ai le micro, même le ministre des Transports de notre province, qui n'approuve aucune modification aux tarifs du Nid-de-Corbeau a cité dans son mémoire une lettre où la *Dominion Malting Limited* elle-même réalise qu'enous ferons face à un problème si toute la subvention est accordée aux chemins de fer. J'aimerais savoir la différence qu'il y a entre une usine de maltage ou un éleveur de bétail lorsque l'orge sort de la province. Nous utilisons exactement le même produit. Dans son mémoire, le ministre a mentionné qu'il y avait un problème, mais lorsqu'on lui a demandé si une étude avait été faite dans le secteur de l'élevage, il a répondu que lui-même n'avait pas cherché à identifier le problème. Nous voulons insister fortement sur le fait que le secteur de l'élevage risque dangereusement de s'effondrer et qu'actuellement ce sont davantage les subventions qu'une autre province pourrait accorder qui nous préoccupent que la différence de torts que cela nous causerait, car cela accentuerait le problème.

J'ai l'impression, monsieur Murta, de ne pas avoir répondu parfaitement à votre question, mais je peux vous dire que j'ai rencontré les gens du Québec à plusieurs reprises. Nous avons rencontré le groupe du Québec qui étudie les tarifs du Nid-de-Corbeau et nous avons essayé de leur expliquer la situation; j'espère qu'ils réalisent pleinement l'ampleur des torts que cela causera. Le chiffre de \$20 ou tout autre chiffre que vous pourriez utiliser pour exprimer cette différence ne sert strictement qu'à garder l'équilibre. Je sais que vous parlez d'équilibre. Cela nous permettra de rester au point de départ, là où nous sommes aujourd'hui. S'il n'y avait pas un montant de 651 millions de dollars impliqué dans tout ce processus, et je reconnais qu'en tant que producteur de céréales je dois faire ma part, il n'y aurait alors absolument aucun problème. Mais comme il y a des subventions impliquées dans le processus, si tous les segments de l'industrie qui utilisent ce produit en particulier ne se partagent pas également les subventions, l'un

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Vaags. Now supplementary Mr. Loiselle, followed by Mr. Ostiguy on a supplementary.

Mr. Loiselle: Thank you, Mr. Chairman. It will be more a comment for the record. With this bill, with this issue, we have people saying the payment must be to the railroad. You have the pools here in the west, and some other organization, and you have people in Quebec and in the east. I will try to talk and to explain the reason for the Quebec people. The reason is quite simple. I agree with you, and though I am not familiar with agriculture at all, I am trying to understand the rationale behind the fact that a hog producer in the west has to pay transport, which is not a cure. If I buy my feedstock from my neighbour, there is no railway transportation, but I have to pay part of this transportation. I am trying to understand why. The only answer I got is that close to 100 years ago with the Crow we introduced distortion because then we had some other priorities, and there were some different reasons why we introduced the Crow. But now it is quite clear that the grain producer is getting an advantage here, and the meat and hog producers are paying \$20 per tonne with no real reason.

I agree 100% with you, but the fact is that this has been going on for so many, many years. People in Ontario, in Quebec, in the Maritimes have put some investment, and they are afraid about what will happen to their investment, to their market, and we are trying to find a solution with neutrality. I am not an expert on this, but if you look at the advantage of a hog producer in the east... I will not give all the details, but my feeling is it is roughly \$3 per hog. If you scratch your \$20 per tonne, the advantage is switching on the other side, roughly \$10 per hog on your side if we use the figures.

Maybe I am wrong, but we will look at the pools' question later, but for the people of Quebec I would like to look at this matter and to find an answer to it and to be able to say that neutrality is neutrality. Thank you.

The Chairman: Mr. Loiselle, that was a peculiar supplementary.

Mr. Loiselle: I am sorry, but it is a real part of the problem.

The Chairman: I would like to make a contribution, I was going to say. Mr. Chambers.

Mr. Chambers: I would like to make it clear, particularly to the members from Quebec, that until the 1960s there was no subsidy involved in the Crow rate. It was at a level which covered the rail's cost and so on. It is only in the late 1960s, and particularly through the 1970s, and more particularly the last few years of the 1970s when we have had the high inflation rates, when the cost of shipping other things has escalated so dramatically, and the cost of shipping our meat products, that with the grain rate remaining level this distortion has arisen. Even within this time period, because there

[Translation]

d'entre eux peut en subir des torts. J'espère avoir répondu à votre question.

Le président: Merci, monsieur Vaags. Passons maintenant à une supplémenaire de M. Loiselle suivie d'une supplémenaire de M. Ostiguy.

M. Loiselle: Merci, monsieur le président. Cela sera plutôt une observation pour le procès-verbal. Dans ce projet de loi, dans cette question, il y a des gens qui prétendent que les subventions doivent aller aux chemins de fer. Vous avez les pools ici dans l'Ouest et d'autres organismes et vous avez les gens du Québec et de l'Est. Je vais tenter d'expliquer la raison qui motive les gens du Québec. La raison est fort simple. Je suis d'accord avec vous, et bien que je ne sois pas du tout familier avec l'agriculture, j'essaie de comprendre la raison qui ferait qu'un producteur de porc de l'Ouest devrait payer le transport; cela ne règle rien. Si j'achète du bétail de mon voisin, il n'y a aucun transport par chemin de fer, mais je dois payer une partie de ce transport. J'essaie de comprendre pourquoi. La seule réponse que j'ai trouvée est que, il y a près de 100 ans, l'Entente du Nid-de-Corbeau a introduit une distorsion à cause des priorités différentes qu'il y avait à l'époque et des raisons quelque peu différentes qui ont motivé l'établissement de cette entente. Toutefois, il est maintenant assez évident que le producteur de céréales est avantagé par cette entente et que les producteurs de viande et de porc paient \$20 la tonne sans aucune raison.

Je suis entièrement d'accord avec vous, mais le fait est que cela dure depuis bien longtemps. Les gens de l'Ontario, du Québec et des Maritimes ont investi et craignent pour leur investissement, pour leur marché; nous essayons de trouver une solution d'équilibre. Je ne suis pas un expert en la matière mais le producteur de porc de l'Est a un avantage—je ne donnerai pas tous les détails, mais je crois que cet avantage serait de l'ordre de \$3 par porc. Si on élimine les \$20 la tonne, l'avantage est renversé, c'est-à-dire environ \$10 par porc de votre côté, si on utilise des chiffres.

Je peux me tromper, mais nous étudierons la question des pools plus tard; comme représentant du Québec, j'aimerais examiner cette question et trouver une réponse et pouvoir dire que l'équilibre, c'est l'équilibre. Merci.

Le président: Monsieur Loiselle, c'était une drôle de question supplémenaire.

M. Loiselle: Je suis désolé, mais cela fait vraiment partie du problème.

Le président: J'aimerais ajouter quelque chose, allais-je dire. Monsieur Chambers.

M. Chambers: J'aimerais qu'il soit bien clair, surtout pour les membres du Québec, que jusqu'en 1960 l'entente du Nid-de-Corbeau ne comportait pas de subvention. Il s'agissait de couvrir les frais de transport ferroviaires et le reste. Cette distorsion ne s'est manifestée qu'à la fin des années 60, particulièrement durant les années 70, surtout vers la fin des années 70, alors qu'on a connu des taux d'inflation élevés, une escalade des coûts du transport des autres denrées, comme les viandes, et que le prix des céréales est resté stable. Même au cours de cette période, à cause des restrictions touchant les

[Texte]

were restrictions on the amount of grain which could be moved out the Prairies, there were periods, two or three years out of ten, in which the feed grain price on the Prairies, farm to farm, did not reflect the Crow rate. The price fell dramatically often even below what the Crow was providing as an advantage. With the restrictions in the rail system very often Prairie feed grain users got grain at quite reduced prices two or three years out of ten.

• 1840

We fear now that if the bill is successful and we achieve what is desired—that is, to remove all restrictions on movement of grain—we will less frequently see grain prices on the Prairies depressed artificially in this way, or price set locally. That will mean that the most recent distortion—which is very recent in history, the late 1970s—will be locked in each and every year and we will never get relief. It is not the kind of relief we like to see. We do not like to see grain producers have to store grain and dump it at low prices; we are not looking for that. We hope that does not happen.

The Chairman: Thank you, Mr. Chambers. Mr. Vaags wants to make a comment.

Mr. Vaags: Mr. Chairman, if I could just make one comment to the Quebec question, regarding . . .

He made some reference that the reverse is going to happen and that we will have a \$10 advantage. Number one, the \$5 to \$6 per hog disadvantage that we are talking about as far as hog production cost is concerned is only approximately half of what it would cost to ship that hog down to Quebec. Number two, we virtually do not ship any product into Quebec. Our major market is the Pacific rim and the offshore markets.

To give you an example, in 1982 we only shipped 200 hogs into Quebec, and those were sows. So we did not move any hogs into that province at all. We would need a far greater advantage unless Quebec became more attractive as far as price is concerned. Otherwise, there would be no problem whatsoever that the Quebec people need to be concerned that suddenly we are going to flood them out of the market. We produce 1.2 million hogs in this province, so with 200 hogs going into the Quebec market, as you can see, we have not done any harm, nor do we foresee any harm in that market. It has particularly happened because the freight rate difference between here and Quebec is greater than if we go into a different type of market.

The Chairman: Thank you.

Before I go to Mr. Ostiguy, I just want to inform members that after those two supplementaries it will be Mr. Epp, followed by Mr. Clark, followed by Mr. Hargrave, followed by Mr. Neil. We will be resuming our hearings tonight at 7.30

[Traduction]

quantités de céréales qui pouvaient sortir des Prairies, il y a eu des années, deux ou trois années sur dix, où le prix des céréales fourragères d'une ferme à l'autre des Prairies ne reflétait pas le tarif du Nid-de-Corbeau. Les prix ont chuté de façon dramatique, même en deça de l'avantage procuré par le tarif du Nid-de-Corbeau. Les restrictions du système ferroviaire ont bien souvent permis aux utilisateurs de céréales fourragères des Prairies d'obtenir des céréales à des prix passablement réduits deux ou trois années sur dix.

Ce que nous craignons maintenant, si le projet de loi est adopté et que nous obtenons ce que nous désirons, c'est-à-dire éliminer toutes les restrictions sur le mouvement des céréales, c'est que la baisse artificielle des prix céréaliers dans les Prairies, ou la fixation locale des prix soit moins fréquentes. Cela veut dire que la distorsion des prix la plus récente, soit celle qui a eu lieu à la fin des années 70, reviendra chaque année et nous n'aurons jamais de soulagement. Ce n'est pas le genre de soulagement que nous désirons. Nous ne voulons pas que les céréaliculteurs soient obligés d'entreposer leur grain et de le vendre par la suite à des prix bas; ce n'est pas ce que nous voulons. Nous espérons que cela ne se produira pas.

Le président: Merci, monsieur Chambers. M. Vaags veut ajouter quelque chose.

M. Vaags: Monsieur le président, je veux simplement faire une remarque au sujet de la question du Québec.

M. Chambers a dit que la situation inverse se produira et que nous disposerons d'un avantage de \$10. En premier lieu, le désavantage de \$5 à \$6 par porc dont il est question et qui a un lien avec les coûts de production porcine correspond seulement à environ la moitié de ce qu'il en coûterait pour expédier ce porc au Québec. En second lieu, nous n'expédions pratiquement aucun produit vers le Québec. Les pays de la ceinture du Pacifique et les pays d'outre-mer constituent notre principal marché.

Je vais vous donner un exemple. En 1982, nous n'avons expédié que 200 porcs vers le Québec, et il s'agissait de truies. Donc, nous n'avons expédié aucun porc mâle vers cette province. Nous aurions besoin de disposer d'un avantage beaucoup plus important, à moins que le marché québécois ne devienne plus attrayant pour ce qui est des prix. Autrement, les éleveurs du Québec n'ont pas à craindre que nous envahissions soudainement leur marché et que nous les en chassions. Nous produisons 1.2 million de porcs dans cette province; donc comme vous pouvez le constater, ce n'est pas parce que nous avons expédié 200 porcs vers le Québec que nous avons mis ce marché en péril, et nous ne prévoyons pas non plus le mettre en péril à l'avenir. C'est simplement parce que l'écart du tarif marchandises entre ici et le Québec est plus important que pour d'autres genres de marché.

Le président: Merci.

Avant de donner la parole à M. Ostiguy, je tiens à informer les membres que, après ces deux questions supplémentaires, ce sera le tour de M. Epp, puis M. Clark de M. Hargrave et de M. Neil. Nous allons reprendre nos audiences ce soir à 19h30;

[Text]

p.m., so if members are planning on having supper, maybe some people should start eating in relays again.

Monsieur Ostiguy, vous avez la parole.

M. Ostiguy: Merci, monsieur le président.

Je vais poser une courte question au président de la Fédération des producteurs de porcs. C'est une question à deux volets. Premièrement, pouvez-vous me dire ce que coûte présentement, ici, au Manitoba, une tonne de grain achetée par un producteur de porcs? Deuxièmement, on est tous des Canadiens, on essaie tous de trouver une formule équitable, et je crois que tout à l'heure vous nous avez dit que vous aviez rencontré ou que vous aviez eu des discussions avec les producteurs de porcs du Québec. Est-ce que vous avez comparé les coûts de production d'un porc au Québec et dans l'Est du Canada, et je parle de l'Est ontarien et des Maritimes, avec ce qu'il en coûte, ici, au Manitoba?

The Chairman: Who wishes to respond? Mr. Vaags.

Mr. Vaags: I think, Mr. Chairman, the question was addressed to me, so I will try to answer it.

Number one, on the first question regarding the cost of grain bought in this province: I might want to just expand a little bit on that, because Mr. Althouse made some mention of that before. Regarding the elevation charge, there is virtually no grain available to the individual producer here at what are the quoted pool prices. We always have to pay all the elevation charges. I am not sure what the current quote today is, because it has risen quite substantially in the past week because of the drought; to give you a fairly rough estimate, it is approximately \$100 a tonne.

On your second question, regarding equality in all of Canada as far as cost of production is concerned, yes, we have compared notes with your province many times. What we may gain on some feed costs is gained in another part of Canada by either capital costs in construction, cheaper labour rates, lower energy costs, and those various types of costs. Believe it or not, our cost of production between Manitoba and Quebec is only about \$3 to \$4 per hundredweight, and that is made up in the difference that the Quebec producer receives out of the marketplace anyway.

So I think those were the two questions, I believe.

Le président: Madame Côté, une supplémentaire? Non?

Supplementary, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Yes. Mr. Vaags just mentioned that most of the grain in this part of the country—I assume he meant Manitoba—that is bought and fed pays elevation charges. Is it not a fact that considerable grain fed in Manitoba is grown on the same farm where it is fed, or has that now become passé? Does that grain not avoid payment of elevation charges and trucking costs to the elevators and so on?

[Translation]

donc si les membres du Comité veulent souper, ils feraient bien de commencer à se relayer.

Mr. Ostiguy, it is your turn.

Mr. Ostiguy: Thank you, Mr. Chairman.

I want to put a brief question to the President of the Hog Producers' Federation. My question is twofold. Firstly, can you tell me how much a hog producer, here in Manitoba, pays at present for a ton of grain? Secondly, we are all Canadians, we are all trying to find a fair solution and I believe you told us before that you had met or had discussions with hog producers of Quebec. Did you compare the cost of production per hog in Quebec and in Eastern Canada—I am talking here of Eastern Ontario and the Maritimes—with the cost of production here, in Manitoba?

Le président: Qui désire répondre? Monsieur Vaags.

M. Vaags: Je crois, monsieur le président, que la question m'était adressée et je vais donc essayer d'y répondre.

Premièrement, pour ce qui est de la première question relativement au prix du grain, dans cette province, je vais simplement ajouter une remarque, car M. Althouse en a déjà parlé. Le producteur individuel de cette province ne peut pas se procurer du grain aux prix cotés au silo, en raison des frais d'ensilage. Nous devons toujours payer tous les frais d'ensilage. Je ne suis pas certain du prix courant, car il a augmenté considérablement la semaine dernière à cause de la sécheresse. Je crois, pour vous donner une estimation grossière, que c'est environ \$100 la tonne.

Quant à votre seconde question relativement à l'égalité des producteurs à l'échelle nationale pour ce qui est des coûts de production, je peux vous dire que j'ai effectivement fait la comparaison entre nos deux provinces plusieurs fois. Ce que nous économisons sur les coûts des aliments du bétail, les producteurs d'autres régions du pays l'économisent sur les coûts de la construction, sur les coûts de la main-d'œuvre, sur les coûts de l'énergie et sur d'autres sortes de coûts. Croyez-le ou non, l'écart entre le coût de production au Manitoba et le coût de production au Québec n'est que de \$3 à \$4 environ par cent livres, et cet écart est attribuable de toute façon à la différence que le producteur québécois reçoit du marché.

C'étaient là vos deux questions, n'est-ce pas?

The Chairman: Supplementary, Mrs. Côté?

Monsieur Althouse, une supplémentaire.

M. Althouse: Oui. M. Vaags vient de dire que les producteurs de cette région du pays, je suppose qu'il parle du Manitoba, doivent payer des frais d'ensilage pour la plus grande partie du grain qu'ils achètent. Pourtant, n'est-il pas vrai qu'une partie considérable du grain utilisée pour l'alimentation animale au Manitoba est cultivée par l'éleveur lui-même, sur sa propre ferme, ou cette pratique est-elle maintenant passée de mode? Le producteur n'évite-t-il pas dans ce cas-là les frais d'ensilage et les frais de camionnage jusqu'au silo, etc?

[Texte]

Mr. Vaags: I guess, Mr. Althouse, you are somewhat correct, although when this new efficient system is so-called going to come into play, then of course I am going to have to then make a management decision as to whether indeed I want to keep that grain on my farm and not pay that elevation charge, or pay the elevation charge and at the same time benefit from this difference in subsidy. I think the idea of this bill is to improve the transportation system, and I am going to see myself shortchange the feed grain on my own farm because I will have to pay that greater amount. Maybe currently your assessment is somewhat correct; I would agree with you.

The Chairman: I am moving on now. We have to adjourn for a little while because our sound system is still not working properly, basically because the technicians did not have time to test the system before we started using it. So we will have to give them a half hour or so. I would hope then that we can wrap this up by 7.00 p.m.

Mr. Epp.

Mr. Epp: Mr. Chairman, I will try to be brief. I will only put down one question, in order to facilitate your own timeframe. I would like to direct this question to Mr. Vaags.

I would just like to express one or two premisses from where I come. While I look at it obviously from an area that I represent, I feel it is also representative of the larger question of Manitoba. I would like to have Mr. Vaags comment on this situation, and I want to also express this in view of the fact that some of my Quebec colleagues are here today. That is, this: I think we should not take for granted that when we look at the Canadian Wheat Board area, the entire area is primarily grain production or that this is the number one source of income in every region of the Canadian Wheat Board area.

Specifically, east of the Red River we are a grain importing area, though we are part of the Canadian Wheat Board area. The change in agriculture and management decisions have related very heavily to value added. So the question or the comments—maybe it is more a comment—I would like Mr. Vaags or others, or Mr. Rampton from the Milk Producers, to give is an evaluation, from their perspective, what effect Bill C-155, where the total amount would be going to the railroads, would have on our Manitoba farmers, those who have made these management decisions either for historical reasons, crop reasons, soil reasons; there are a number of reasons that they have made these decisions.

Surely, the bottom line in Manitoba, in a prairie area where we produce feed grains, is that we should be able to feed livestock profitably. We should be able to feed hogs profitably. We have done that up to this point, with the exception of the Miami situation. I am wondering what effect Bill C-155 will have on those agricultural pursuits that are now frankly some of the more profitable ones for us in agriculture in Manitoba. Either one, Mr. Chairman.

[Traduction]

M. Vaags: Je crois, monsieur Althouse, que vous avez raison dans une certaine mesure. Cependant, lorsque ce nouveau système efficace sera en vigueur, je devrai alors, en tant qu'exploitant, prendre une décision à savoir: garder ce grain sur ma ferme et éviter de payer les frais d'ensilage, ou payer les frais d'ensilage et recevoir en même temps la différence en subventions. Je crois que l'objet du projet de loi est l'amélioration du système de transport, et je vais être lésé si je garde le grain sur ma propre ferme car je devrai payer plus. À l'heure actuelle, votre évaluation est peut-être juste dans une certaine mesure, et je suis d'accord avec vous.

Le président: Poursuivons. Nous devons suspendre les audiences un petit moment parce que notre système sonore ne fonctionne pas bien encore, tout simplement parce que nous n'avons pas eu le temps de laisser les techniciens faire les essais avant le début des audiences. Nous allons donc devoir leur accorder environ une demi-heure pour les faire. Espérons que nous pourrions finir d'ici 19h00.

Monsieur Epp.

M. Epp: Monsieur le président, j'essaierai d'être bref. Je ne poserai qu'une question étant donné que vous avez peu de temps. Je m'adresse à M. Vaags.

J'aimerais établir une ou deux prémisses avant de commencer. Bien que j'envisage la situation par rapport à la région que je représente, j'estime que c'est également représentatif de la situation au Manitoba. J'aimerais que M. Vaags me dise ce qu'il en pense et je veux aussi établir ces prémisses à l'intention de certains de mes collègues du Québec qui sont ici aujourd'hui. Voici: il ne faudrait pas supposer, lorsque nous considérons la zone visée par la Commission canadienne du blé, que toute la zone est consacrée à la culture céréalière ou que cette culture est la principale source de revenu dans chaque région de cette zone.

Plus précisément, à l'est de la rivière Rouge, nous sommes une région importatrice de céréales, bien que nous fassions partie de la zone visée par la Commission canadienne du blé. Les changements en agriculture et les décisions de gestion ont eu des conséquences importantes sur la valeur ajoutée. Donc, je souhaiterais que M. Vaags ou d'autres personnes ou M. Rampton de l'Association des producteurs laitiers, me répondent ou plutôt me fassent leurs commentaires. J'aimerais qu'ils me disent, d'après eux, les conséquences que le projet de loi C-155, prévoyant le paiement total de la subvention aux sociétés ferroviaires, aura sur les agriculteurs du Manitoba, sur ceux qui ont pris des décisions de gestion soit en se fondant sur le passé, soit en considérant les cultures ou les sols. Leurs décisions sont fondées sur un grand nombre de raisons.

Bien entendu, l'objectif fondamental des éleveurs du Manitoba, dans une région où on produit des céréales fourragères est de nourrir leur bétail de façon rentable. Nous devrions pouvoir nourrir nos porcs de façon rentable. Nous l'avons fait jusqu'à maintenant, à l'exception de la situation à Miami. Je me demande quelles conséquences le projet de loi C-155 aura sur ces entreprises qui, à franchement parler, sont parmi certaines des plus rentables pour les agriculteurs du Manitoba. Monsieur le président, qui veut me répondre?

[Text]

The Chairman: Who wishes to answer that? Mr. Rampton.

Mr. Rampton: I will start on it, Mr. Epp.

I think that in the milk industry we would end up in time—I am not saying tomorrow, but in time—just producing fluid milk only, and not be on the national scene on industrial milk because it is a national market. Our cost for grain would just be too high compared to our competitors—maybe not quite that drastic, but somewhere near it. Our fluid market is 45%. The part we would be losing is some large part of the 55%.

• 1850

The Chairman: Were you finished, Mr. Rampton?

Mr. Rampton: I would like to ask you, Mr. Chairman, if we are continuing this after supper, or are we cutting off before supper.

The Chairman: My understanding was that you were sharing the time and that you would share the time until the supper-hour adjournment, because we have other witnesses scheduled for 7.30 p.m.

Mr. Rampton: Mr. Chairman, I think I will leave Mr. Epp's question at that, but I will certainly be trying to get in before 7.00 p.m.

The Chairman: Mr. Parker.

Mr. L. Parker: That was my point, Mr. Chairman. I wish that Mr. Rampton, the gentlemen from the farm business groups and any others who have not had a chance to make a brief statement be given that opportunity before you adjourn.

The Chairman: It seems to me that is entirely fair and therefore I would ask members to make their questioning brief so we can give the witnesses that opportunity. We did, after all, come to hear their points of view.

Mr. Vaags.

Mr. Vaags: May I just maybe partly answer Mr. Epp's question regarding what effect it will have on livestock production? We can only make assumptions as to what effect it will have, but some of the calculations that have been done through the west are that over time we may well lose 50% to 60% of our livestock production in western Canada if the payment method is to go ahead on the present basis.

The Chairman: I go now to Mr. Clark.

Mr. Clark (Brandon-Souris): Thank you, Mr. Chairman. My question is sort of a continuation of what we have just been talking about. It seems to me that you gentlemen have made a very convincing argument that the livestock industry will in some way at least be a victim of the particular payment plan that is proposed now. My question is whether or not your payment plan would, in your opinion, be detrimental to those western Canadian farmers who are pure grain producers or to the elevator companies in any way.

[Translation]

Le président: Qui veut répondre à cette question? Monsieur Rampton.

M. Rampton: Je commencerai, monsieur Epp.

Je crois que dans l'industrie laitière, nous finirions avec le temps, je ne dis pas demain, mais avec le temps, à ne produire que du lait de consommation et à disparaître, à l'échelle nationale, du marché du lait de transformation parce que c'est un marché national. Nos coûts pour le grain seraient trop élevés par rapport à ceux de nos concurrents. Ce ne serait peut-être pas un écart énorme, mais il y en aurait un. Nous détenons 45 p. 100 du marché du lait de consommation. La part que nous perdriions serait une grande partie du 55 p. 100.

Le président: Aviez-vous fini, monsieur Rampton?

M. Rampton: J'aimerais vous demander, monsieur le président, si nous allons continuer après le souper, ou si nous finissons avant le souper?

Le président: Selon moi, vous deviez être entendu jusqu'à l'ajournement pour le souper, étant donné que nous entendons d'autres témoins à 19h30.

M. Rampton: Monsieur le président, je pense que j'en resterai là sur la question de M. Epp, mais je vais certainement tenter de reparler avant 18-9h00.

Le président: Monsieur Parker.

M. L. Parker: C'était précisément mon point de vue, monsieur le président. Je souhaite que M. Rampton, ces messieurs des groupes d'entreprises agricoles et tous ceux qui n'ont pas eu la chance de parler puissent s'exprimer brièvement avant que vous ajourniez.

Le président: Cela me semble très judicieux, et je demanderais donc aux députés de poser des questions brèves pour que les témoins aient le temps de parler. Après tout, nous sommes venus ici pour entendre leur point de vue.

Monsieur Vaags.

M. Vaags: Puis-je répondre partiellement à la question de M. Epp concernant l'effet que cela aura sur l'élevage? Nous ne pouvons que spéculer sur cet effet, mais certains calculs qui ont été faits dans tout l'Ouest indiquent qu'avec le temps, nous pourrions bien perdre 50 à 60 p. 100 de notre production animale dans l'Ouest canadien si le mode de paiement proposé à l'heure actuelle est mis de l'avant.

Le président: Passons maintenant à M. Clark.

M. Clark (Brandon—Souris): Merci, monsieur le président. Ma question prolonge en quelque sorte ce dont vous avez parlé. Il me semble Messieurs que vous nous avez démontré de façon très convaincante que l'industrie de l'élevage sera pénalisée d'une façon quelconque par le mode de paiement particulier qu'on propose maintenant. Ma question est la suivante: le mode de paiement que vous proposez nuirait-il d'une façon ou d'une autre, selon vous, aux agriculteurs de l'Ouest canadien qui sont exclusivement producteurs de céréales, ou encore aux compagnies d'entrepôts du grain?

[Texte]

Mr. Chambers: One of the points that I make in the brief that the cattle producers have presented, and one that Sheldon has made a number of times, is that this method of payment in fact is beneficial to the grain producers overpayment to the railroad. Remember that we have devised a system where the people who are now using the Crow system, the rail system, will have complete coverage by using historic tonnages adjusted upwards. In addition, if we have a reduction in feeding on the Prairies we are going to have more tonnes going onto the rail system, which will bring us over the cap more quickly and the \$651 million will have to be divided up among more tonnes and the people who are now using the Crow system will have to share that system with myself, Mr. Vaags and all the rest of us who are feeding livestock because eventually some of the grain we are producing and feeding will end up on the rail system.

So our proposal is better for the people who are now using the rail system at the low freight rates than the pay-the-railroad proposal. I am absolutely convinced of that.

The Chairman: Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman. I would like, if I may, first of all to commend Mr. Fulton for his enthusiastic explanation, shall we say, of a rather difficult subject in your Manitoba Farm Bureau's producer freight entitlement concept. It prompts my only question, which is that I sense some similarity in your attempts to deal with the distortion effects with a fairly recent development in Alberta that has been described as the Double 80 approach. Of course, in our two days in Edmonton the Government of Alberta went to some trouble to outline that for the benefit of this same committee. I would like to ask either Mr. Fulton or Mr. Parker or, for that matter, anybody else if they are reasonably familiar, I hope, with that Double 80 approach in Alberta, if there are some quite similar points and your comments on that aspect of it.

The Chairman: Mr. Fulton.

Mr. S. Fulton: Certainly there are some similarities in that the basic concept of both the Double 80 and what we are proposing as freight entitlement is similar. Essentially we look at the Crow benefit being allocated to producers and being returned by deliveries of grain and then if there are residuals extracting the residuals.

I think the difference between the two programs is in terms of the actual mechanics of implementation. The first 80 of their program is the 20% reserve for railway network maintenance and performance monitoring. The second 80 is where they look at the production and adjust it downwards to look at distortion or dilution between marketings and production. We have addressed that question somewhat differently here in that we take marketings and gross them up to the 31 million tonnes and we take production and gross it down to 31 million tonnes and then we allow the producer to have the larger of those two.

[Traduction]

M. Chambers: Un de mes arguments, dans le mémoire que les producteurs de bétail ont présenté et que Sheldon a fait valoir plusieurs fois, c'est que ce mode de paiement est en fait avantageux pour les producteurs de céréales par rapport aux paiements aux compagnies de chemins de fer. Retenez que nous avons mis au point un système par lequel les gens qui utilisent actuellement le système du Nid-de-Corbeau, le transport ferroviaire, seraient complètement couverts en utilisant des tonnages antérieurs et en les relevant un peu. En outre, si nous subissons une réduction au chapitre de l'alimentation animale dans les Prairies, il y aura bien plus de tonnes de céréales transportées par rail, ce qui nous fera défoncer le plafond beaucoup plus rapidement, et le 651 millions de dollars devra être divisé par plus de tonnes, et les gens qui utilisent actuellement le système du Nid-de-Corbeau devront partager ce système avec moi-même, M. Vaags et tous ceux d'entre nous qui engraissons des animaux, parce qu'en fin de compte une partie du grain que nous produisons et que nous donnons aux animaux finira par être transportée par rail.

Donc notre proposition est meilleure pour les gens qui utilisent présentement le système ferroviaire à peu de frais que le paiement direct aux compagnies ferroviaires. J'en suis absolument convaincu.

Le président: Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président. J'aimerais si vous le voulez bien, féliciter d'abord M. Fulton pour son explication enthousiaste, dirons-nous, d'un sujet plutôt difficile, la notion du droit à la subvention pour le producteur mise à l'avant par le *Manitoba Farm Bureau*. Cela m'amène à ma seule question, qui est que je perçois certaines ressemblances entre votre tentative de corriger les effets de distorsion et une proposition albertaine relativement récente qu'on désigne sous le nom du Double 80. Bien sûr, au cours de nos deux jours à Edmonton, le gouvernement de l'Alberta s'est donné assez de mal pour décrire ses propositions devant le même Comité. J'aimerais demander soit à M. Fulton, soit à M. Parker, soit même à n'importe qui qui connaît assez bien le Double 80, s'il y a quelques ressemblances, et vos commentaires à ce sujet.

Le président: Monsieur Fulton.

M.S. Fulton: Il y a certainement des ressemblances en ce que le principe de base du Double 80 et ce que nous proposons pour l'affectation de la subvention est semblable. Pour l'essentiel, nous envisageons que la subvention du Nid-de-Corbeau soit attribuée au producteur et retournée par des livraisons de céréales puis, s'il reste de l'argent, reprendre cet argent.

Je pense que la différence entre les deux propositions se trouve dans la mise en application. Le premier 80 du programme albertain est la réserve de 20 p.100 affectée à l'entretien et à la surveillance du réseau ferroviaire. Le deuxième 80 a rapport à la production et est ajusté vers le bas pour faire face à la distorsion ou à la dilution entre le volume commercialisé et le volume produit. Nous avons abordé cette question de façon quelque peu différente: nous prenons les quantités commercialisées et les élevons à 31 millions de tonnes et nous prenons la production et la ramenons à 31

[Text]

We actually give him the larger of those two and make the payment on the larger of the two tonnages. In effect, if we looked at 1981-1982 it would not be Double 80 but it would be 80-72 because it is 72% of the production in 1982. It is not an ongoing recalculation with marketings and an ongoing recalculation in terms of production; it is a one-time calculation of that differential based on the same year the Crow benefit is based on, which is 1981-1982.

It is the mechanics, I think, where the departure is, and I guess as Manitobans we suggest that ours may be better from some perspectives.

The Chairman: Thank you, Mr. Hargrave. Mr. Parker.

Mr. L. Parker: Putting Mr. Fulton's words in slightly different language, we think the proposal we have put forward as compared to the Alberta one would to some extent anyway make more efficient and effective use of the money from the Agricultural Adjustment Fund. It would last longer and instead of being spread across all entitlement accounts, it would go specifically to those people who actually market it above the historic five-year average and they are the ones who should get it. So for those reasons we think it is slightly better.

I would ask the chairman if he would recognize Mr. Duvenaug. I know he wants to get in on the previous question from the seat mate beside Mr. Hargrave on grain.

The Chairman: Yes, Mr. Duvenaug.

Mr. Duvenaug (Director, Manitoba Farm Business Association): Just on that question you brought up about the effect on the grain farmer and what a grain farmer would think about it, we represent a lot of grain farmers, and I myself am a straight grain farmer. Our basic problem with any kind of pay-the-railway system is that we simply cannot ship all of our grain through the railroads because of the quotas. We find that over time we can ship about two-thirds of our grain through the elevator and therefore through the railroad system, and that is a nice way to do it because it is easy and you just haul it in. But we simply do not have enough quota so the remaining third of the grain we either have to sell as seed or to a feed mill.

On my 1,000 acres at home, if there is a \$10 an acre subsidy paid by the Crow, which is your \$651 million divided by about 65 million seeded acres, then I would get \$10,000. I give two-thirds of that, \$6,600, to the railroad to pay for the increased cost of moving grain. That is fine, but I see no reason why the other \$3,300 should also go to the railroad company because I have my own transportation costs involved in selling seed and in selling feed grain. I have to truck the seed around, and I have to haul the feed to the feed mill, which is farther away.

[Translation]

millions de tonnes, puis nous permettons au producteur d'utiliser le plus grand des deux chiffres. Nous lui donnons effectivement le plus grand des deux et nous faisons le paiement par rapport au plus grand des deux tonnages. En effet, si on regarde la campagne agricole de 1981-1982, ce ne serait pas le double 80 mais ce serait 80-72 parce que cela correspond à 72 p. 100 de la production en 1982. Il ne s'agit pas d'un nouveau calcul avec les quantités commercialisées et d'un nouveau calcul pour ce qui est de la production c'est un calcul, fait à un moment précis, de la différence qui est basé sur l'année 1981-1982, année de référence pour la subvention du Nid-de-Crobeau.

C'est donc dans les modalités, je pense, que se situe l'écart, et je pense que nous suggérons, nous Manitobains, que notre proposition est peut-être meilleure à certains points de vue.

Le président: Merci, monsieur Hargrave. Monsieur Parker.

M. L. Parker: En reprenant en des mots légèrement différents les propos de M. Fulton, nous pensons que la proposition que nous avons mise de l'avant utiliserait dans une certaine mesure l'argent du fonds du rajustement agricole de façon plus efficace et plus efficiente que celle de l'Alberta. Il durerait plus longtemps et, plutôt que d'être distribuée dans tous les comptes autorisés, il irait précisément aux gens qui commercialisent du blé au-delà de la moyenne des cinq années, et se sont ceux-là qui devraient l'obtenir. Pour ces raisons je pense donc que c'est un peu meilleur.

J'aimerais demander au président s'il pourrait faire témoigner M. Duvenaug. Je sais qu'il veut intervenir au sujet de la question précédente provenant du voisin de M. Hargrave, sur le grain.

Le président: Oui, monsieur Duvenaug.

M. Duvenaug (directeur, Manitoba Farm Business Association): Au sujet de la question que vous avez posée sur l'effet de la proposition sur le producteur de grain et sur ce que le producteur de grain en pense: nous représentons beaucoup de producteurs de grain et moi-même je ne fais que la culture des céréales. Le principal problème que nous voyons avec tout type de subvention directe aux chemins de fer, c'est que nous ne pouvons tout simplement pas expédier tout notre grain par chemins de fer à cause des quotas. Avec le temps, nous avons trouvé que nous pouvons expédier les deux tiers de nos céréales par le biais des silos et donc par rail, et nous trouvons que c'est pratique parce qu'il suffit de le rendre au silon. Mais le quota est tout simplement insuffisant, de sorte que le tiers restant doit être vendu comme semence ou à une usine d'aliments de bétail.

Sur mes 1,000 acres chez moi, s'il y a une subvention de \$10 l'acre payée par le Nid-de-Corbeau, soit votre 651 millions de dollars divisé par environ 65 millions d'acres ensemencées, alors j'obtiendrai \$10,000. J'en donne les deux tiers, \$6,600 à la compagnie de chemin de fer pour l'augmentation du coût du transport des céréales. C'est très bien, mais je ne vois aucune raison pourquoi les \$3,300 restant devraient également aller à la compagnie de chemin de fer, étant donné que j'ai moi aussi des coûts de transport lorsque je veux vendre des grains de semence et des grains de provende. Je dois transporter des

[Texte]

We would see it as a lot fairer system if you gave that money to the farmer and let him make his decision about how he wanted to market. Do not give it to the railroads to pay for a service which the farmer cannot use.

The Chairman: Thank you. Now, we have several other persons at our witness table who wish to make brief presentations. In what order do you want to go? Mr. Rampton.

Mr. Rampton: I will make it very brief, Mr. Chairman. I am certainly not going to go over all of this brief.

We are saying that we are both grain producers and milk producers. I do not think I know of any of us who are straight milk producers.

We never have pushed the idea that the livestock business should be built on the backs of grain producers. We never did suggest that the livestock business should be built on feeding cheap grain. If that is what it has to be, well, we will get out of the livestock business.

We think that the optional system—and I think this has come out today—is not taking anything away from the grain producers, and that is what we want to see. It is also giving the milk producers, the livestock producers, or whatever commodity producers the same opportunity to get back down to where they can be competitive.

We think it is extremely important to the grain producers—something which has not really come up that terribly clearly today—that they keep us in livestock. Not only is there the feed grain—I hear them talking 6 or 7 million tonnes or more—but there is all that forage or tame hay land which, if we do not stay in livestock, will come over into producing export grain.

Now I am sorry I did not have the figures in my brief. I have to apologize for that. I made that up in kind of a rush between a couple of airplanes. That is my fault. But I find out that there are 6.5 million acres of tame hay—6.5 million acres out of 81.5 million total acres in western Canada. That is 8%. I am not saying the whole 8% is going to go over into grain, but there will certainly be a good amount of it. You know the figures better than I do of how many slaughter houses and so on have closed down and how many people have gone out of livestock. I am not talking about milk.

Eventually that gets over into export grain, and that is going to dilute down to the producer. If you have a cap of so many dollars you are going to put in, it is going to dilute to that grain producer anyway. I think they should be very concerned about keeping the livestock people in.

I guess, besides that, we are extremely concerned about developing western Canada. I do not think anybody can be

[Traduction]

semences par camion, et je dois transporter les grains de provende à l'usine qui est plus loin.

• 1900

On aurait à notre avis un système beaucoup plus équitable si on donnait l'argent à l'agriculteur et si on le laissait décider de ce qu'il voulait faire avec sa production. Ne le donnez pas aux chemins de fer pour payer un service que le fermier ne peut pas utiliser.

Le président: Merci. Il y a maintenant plusieurs autres personnes à la table des témoins qui veulent faire de brèves interventions. Dans quel ordre voulez-vous procéder? Monsieur Rampton.

M. Rampton: Je vais être très bref. Je ne reprendrai certainement pas tout ce mémoire.

Nous disons que nous sommes à la fois producteurs de céréales et producteurs de lait. Je ne crois pas connaître qui que ce soit d'entre nous qui ne produise que du lait.

Nous n'avons jamais fait la promotion de l'idée que l'éleveur doit prospérer au crochet de producteurs de céréales. Nous n'avons jamais prétendu que l'élevage doit dépendre de grains de provende bon marché. Si ça devait être le cas, nous quitterions l'élevage.

Nous pensons que la solution de remplacement, je pense qu'elle est venue aujourd'hui, n'enlève rien aux producteurs de céréales, et c'est ce que nous voulons. Cette solution donne aussi aux producteurs de lait, aux producteurs de bétail et à n'importe quels producteurs du domaine de l'agriculture la même possibilité de redevenir concurrentiel.

Nous pensons qu'il est extrêmement important pour le producteur de céréales—et c'est quelque chose qui n'a pas vraiment été dit clairement aujourd'hui: que nous continuions à faire de l'élevage. Non seulement y a-t-il des grains de provende—je les entends parler de 6 ou 7 millions de tonnes ou plus—mais il y a tous les prés en foin cultivé et en plantes fourragères qui, si nous ne continuons pas à faire de l'élevage, seront transformés pour produire des céréales pour l'exportation.

Je regrette de ne pas avoir les chiffres dans mon mémoire. Je m'en excuse. J'ai préparé cela en peu en vitesse, entre deux avions. C'est ma faute. Mais je constate qu'il y a 6.5 millions d'acres de foin, 6.5 millions d'acres sur le total de 81.5 millions d'acres dans l'Ouest du Canada. C'est 8 p. 100. Je ne dis pas que tout le 8 p. 100 va être transformé en champs de céréales, mais une bonne proportion sûrement. Vous connaissez mieux que moi le nombre d'abattoirs et ainsi de suite qui ont fermé et combien de fermiers ont abandonné l'élevage. Je ne parle pas du lait.

En fin de compte, cela ajoute aux céréales d'exportation, et ce sera dilué pour le producteur. Si on met un plafond de tant de dollars, ce sera dilué pour le producteur de céréales de toute façon. Je pense que ces derniers devraient vouloir que les éleveurs restent.

Je pense, en plus, que nous voulons ardemment le développement de l'Ouest canadien. Je pense que personne ne peut être

[Text]

against developing all of Canada. I would not be against developing Nova Scotia, Quebec, or any other place; I do not think any of us would be. I do not blame Quebec for being extremely concerned, but the figures I have seen suggest the markets we would develop would not be in Quebec, would not be in Ontario, and would not be in their markets, which are in the eastern side of the United States. They would be in the northwestern United States, in California, and in the Pacific Rim countries.

I saw the 1979 study on the hog industry of Manitoba. The person who did it is not talking about markets in the east. The same goes for the 1980 study of marketing agriculture products. It was talking about the west coast and the Pacific Rim.

So, I think it was a long time coming out today, but I think eventually it came out. As I understand it, the amount of subsidy we get on grain will not pay for the freight of that hog going east. I am not sure whether I have that right, but that is how I understood it. I know I have seen figures saying that. Unfortunately, this week I cannot lay my hand on them, but I have seen studies saying we cannot afford to ship our finished product into Quebec or into the eastern United States.

I think it has already been said that you are an export country anyway, and you are on the North American market. All we produce in Canada, or maybe in western Canada, is so small a part of that North American market, that, even if we flooded the North American market, it would not bring it down that much. But that is the way it would hurt you.

• 1910

I do not want to take too much time up here. I guess you make a Manitoba milk producer's hair stand on end when you start talking about blending a freight price. If there is anything we are cursed with in this province, it is the payout on milk on the blend price. You are lucky in Quebec, and you are lucky, all of you from every other province, that your people have enough sense to stay out of it. But we cannot get out of it, because we were forced into it, and we are still there.

I am just going to use a simple example. I will get to grain, but I will start with milk. Do you know, I put a paper out years ago. If we increased our promotions by paying 20¢ in, by increasing the production we would lower our price by 10¢. That makes a lot of sense, does it not? You pay out 20¢, so you lose another dime. That goes on and on.

I know, because I just came back from Toronto yesterday, that things look very good for the consumption of fluid milk. You are all happy, I know that, in Ontario and Quebec; if that is where the milk is, we are all happy. But Bob and I do not know whether to go out and celebrate, because we know that it

[Translation]

contre l'idée de développer tout le Canada. Je ne suis pas contre le développement de la Nouvelle-Écosse, du Québec ou de toute autre province; je ne pense pas que quiconque d'entre nous le soit. Je ne blâme pas les Québécois d'être très inquiets, mais les chiffres que j'ai vus font croire que les marchés qui vont se développer ne seront pas au Québec ni en Ontario et ne seront pas dans les marchés d'exportation de ces provinces, qui sont dans l'Est des États-Unis. Ils seront dans le nord-ouest des États-Unis, en Californie, et dans les pays du pourtour du Pacifique.

J'ai vu l'étude de 1979 sur l'industrie porcine du Manitoba. La personne qui l'a écrite ne parle pas des marchés de l'est. On peut dire la même chose de l'étude de 1980 de la commercialisation de produits agricoles. Elle parlait de la côte ouest et du pourtour du Pacifique.

Conc, je pense qu'il a fallu du temps avant que ça sorte, mais je pense que c'est finalement sorti. Comme je le comprends, la part du subvention que nous obtenons pour les céréales ne paierait pas pour le transport des porcs vers l'Est. Je ne sais pas si j'ai bien saisi, mais c'est comme cela que je le comprends. Je sais que j'ai vu des chiffres qui l'indiquent. Malheureusement, cette semaine je n'ai pas pu les trouver, mais j'ai vu des études qui disent que nous ne pouvons pas nous permettre d'expédier nos produits finis au Québec ou dans l'Est des États-Unis.

Je pense qu'on a déjà dit que notre pays est un pays d'exportation de toute façon et que nous faisons partie du marché nord-américain. Tout ce que nous produisons au Canada, ou peut-être dans l'Ouest canadien, est une part si mince de ce marché nord-américain que, même si nous envahissions le marché nord-américain, il ne s'écroulerait pas pour autant. Mais pour vous, ce serait désastreux.

Je ne veux pas prendre trop de votre temps. Lorsque vous commencez à parler d'établir un tarif mixte ou pondéré, je suppose que vous faites dresser les cheveux sur la tête des producteurs de lait du Manitoba. Car, s'il y a quelque chose qui nous afflige dans cette province, c'est bien la subvention sur le lait par le biais du tarif mixte. Vous avez de la chance, au Québec, et vous tous de chaque autre province, que vos gens aient assez de bon sens pour rester en dehors de ce système. Quant à nous, nous ne pouvons nous en sortir, parce que nous avons été forcés d'y adhérer et nous en sommes encore au même point.

Je vais utiliser un exemple simple. Je reviendrai au grain, mais je vais commencer avec le lait. Savez-vous que j'ai publié quelque chose il y a des années. Si nous faisions plus de promotion en versant 20c., en augmentant la production, nous réduisions notre prix de 10c. N'est-ce pas le comble du ridicule? Vous payez 20c. et vous perdez un autre 10c. Et c'est comme ça en tout.

Parce que j'étais à Toronto hier, je sais que la situation semble excellente en ce qui concerne la consommation du lait. Vous êtes tous contents, je le sais, en Ontario et au Québec; si c'est là que se trouve le lait, nous sommes tous contents. Mais Bob et moi, nous ne savons pas si nous devons célébrer parce

[Texte]

is going to give us more production, or whether to go out and drown our sorrows, because we know it is going to cut our blend price. That is the situation you get into.

You are going to get into the same thing in grain. I will give you a very simple example. Do not get to comparing provinces. You do not have to do that. You just have to take a family farm, and let them have seven quarters, or three quarters, or whatever it is for a family farm. He has his production there. But, all of a sudden, you get into a blend freight. All his neighbours, who maybe have a great big operation—and I am not playing big guys against the small guys, because that is not really how it is—but you get into areas where it is much easier to have bigger farms. They really start to pour the fertilizer to it. We just came out of Nova Scotia and saw them growing wheat at 100 bushels. You get Lorne Parker doing that to Art Rampton; if Lorne Parker grabs his big share of the transportation, while Art Rampton is still growing a little old crop there with his transportation cut down, you are just going to blow those family farms out. We have seen it in the milk business in Manitoba. I do not think you realize that.

It is such an easy thing to say that we should blend the cost. It is millions of dollars. But get it down to an individual farmer, and you are just cutting the legs right out from under him because you are going to blend down his freight cost. The only way he will be able to survive is that he is going to have to produce more and more and more, and take less and less and less, because his margin will be getting smaller and smaller and smaller.

I do not think you gentlemen want to do that.

I think the rest of it I will leave out, because I think Lorne and the rest of them have covered anything that was in our brief. I would just like to thank you very much for having us here today.

The Chairman: Before I move to the next one, is it the wish of the committee that the briefs of these groups be appended to this day's proceedings? I would point out, before you answer, that it would seem to me, from the point of view of the brief by the Manitoba Farm Bureau, that if we are going to append the brief, we ought to append this presentation as well. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. Thank you. Who is next?

Mr. Chambers: Mr. Earl Geddes.

Mr. Earl Geddes (Policy Director, Diploma Agricultural Graduates Association of Manitoba): Thank you, Mr. Chairman. There was a mistake made in my initial introduction. I represent the Diploma Agricultural Graduates Association of Manitoba, which includes approximately 1,800 graduates of the University of Manitoba here in Winnipeg. The largest portion of our membership is actively farming in the province at this time. Some of them made it all the way to MP.

Mr. Chairman, I would like to state the support of Diploma Ag Grads for the concept outlined in the Manitoba Farm

[Traduction]

que cela va augmenter notre production ou si nous devons noyer notre chagrin parce que cela va réduire notre tarif mixte. C'est la situation pour le moment.

La même chose va se produire avec le grain. Je vais vous donner un exemple très simple. Il faut éviter de comparer les provinces. Ce n'est pas nécessaire. Prenez seulement une ferme familiale, et mettons que le propriétaire a sept quarts ou trois quarts, ou ce que vous voulez, pour une ferme familiale. Sa production est là. Mais tout à coup, vous butez sur le tarif mixte. Tous les voisins ont peut-être une vaste exploitation—et je ne veux pas opposer les gros producteurs aux petits, car ce n'est pas ça le problème—mais dans certaines régions, il est beaucoup plus facile d'exploiter de grandes fermes. Nous arrivons tout juste de la Nouvelle-Écosse et nous avons vu là-bas des récoltes de 100 boisseaux de blé. Prenons le cas de Lorne Parker et de Art Rampton. Si Lorne Parker met la haute main sur le transport tandis que Art Tampton continue à cultiver son petit coin de terre et que le transport tombe, vous allez ruiner ces fermes familiales. C'est arrivé déjà au Manitoba, avec l'industrie laitière. Je pense que vous ne vous rendez pas compte de cela.

C'est bien facile de dire que nous devrions amalgamer les coûts. Il s'agit de millions de dollars. Mais appliquez-à à un fermier donné, vous allez lui couper l'herbe sous le pied en pondérant par le bas le coût de son transport. La seule façon pour lui de survivre, c'est de produire davantage, encore plus et toujours plus, et de retirer de moins en moins d'argent, parce que sa marge va devenir de plus en plus mince.

Messieurs, je ne pense pas que ce soit ce que vous voulez.

Je pense que je vais laisser les autres points de côté, car je crois que Lorne et les autres ont abordé tous les points de notre mémoire. J'aimerais seulement vous remercier beaucoup pour nous avoir invités aujourd'hui.

Le président: Avant de passer au suivant, le Comité désire-t-il que les mémoires de ces groupes soient annexés aux procès-verbaux d'aujourd'hui? Avant que vous répondiez, j'aimerais signaler que, pour ce qui est du mémoire du *Manitoba Farm Bureau*, si nous l'annexons, nous devrions également annexer cet exposé. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Adopté. Merci. À qui le tour?

M. Chambers: Monsieur Earl Geddes.

M. Earl Geddes (directeur des politiques, *Diploma Agricultural Graduates Association of Manitoba*): Merci, monsieur le président. Une erreur a été commise lorsqu'on m'a présenté. Je représente la *Diploma Agricultural Graduates Association*, qui compte environ 1,800 diplômés de l'Université du Manitoba, ici à Winnipeg. La plupart de nos membres sont des fermiers qui s'occupent en ce moment d'exploitation agricole au Manitoba. Il en est parmi eux qui sont devenus députés.

Monsieur le président, j'aimerais déclarer que la *Diploma Ag. Grads* soutient le concept décrit dans le mémoire du

[Text]

Bureau brief in regard to method of payment. Our biggest concern was that this option was not brought forward out of Gilson. We feel that had this option been brought forward when Gilson made his report, rather than the payment to producers, very likely the pool elevators in Manitoba, as well as the pool elevators in Alberta, would have been able to support this option. It is very much in line with pool policy in that 90% of the moneys, or maybe a higher percentage, go directly to the railway, and very few of the dollars actually go into an account which the producer can draw out of at the end of the year, if in fact he has not used those grains.

Once again, I would just like to thank you for the opportunity to be part of these hearings, and to reiterate that Diploma Ag Grads in the province do support the option which has been outlined in the Manitoba Farm Bureau brief.

The Chairman: Thank you, Mr. Geddes. Mr. Vaags.

Mr. Vaags: If I could make just one short comment, Mr. Chairman, I would appreciate it. I just want to re-emphasize once again to the Quebec people that I have worked very closely with them. I want to emphasize the fact that we must never try to develop policies in this country which are not for the good of all. We should not aim at a policy developed in the west which is going to be to the detriment of the east, nor for a policy developed in the east which would be to the detriment of the west.

I have been involved in national stabilization approaches on the hog sector. We are constantly striving for the type of a goal which would keep neutrality, wherever we may be in Canada. We are all Canadians.

That is just my brief comment, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much. I second that.

Mr. Parker: Mr. Duvenaug.

Mr. John Duvenaug (Director, Manitoba Farm Business Association): On behalf of the Manitoba Farm Business Association, I would just like to say a few words. Most of it has been covered already in these other briefs. As members of the Manitoba Farm Bureau, we agree with this proposal which has come out here today.

But I just want to re-emphasize a couple of points.

One of them has to do with what a grain producer feels about payment to the railroads, versus payments to the farmer. We feel very strongly that the payment has to go to the actual producer, to the farmer. It is very much to our benefit to have a secondary industry here. I know we haul a lot of grain over to the feed mill; all last winter, when we were hauling barley over there, we were getting \$1.90 a bushel. If we had hauled it to the pool elevator in our town, it would have been \$1.68 on the same day. It is just a lot better market for us if we have local consumers of our product.

We came up with a proposal before we got the Manitoba Farm Bureau proposal for payment. We believe that the

[Translation]

Manitoba Farm Bureau, pour ce qui est du mode de paiement. Notre principale préoccupation c'était que cette option n'avait pas été mentionnée dans le rapport Gibson. Nous croyons que si Gibson, dans son rapport, avait fait état de cette option, au lieu de parler de paiement aux producteurs, il est tout probable que le pool du Manitoba, tout comme le pool de l'Alberta, aurait pu soutenir cette option. Celle-ci est assez analogue à la politique adoptée par les pools, en ce sens que 90 p. 100 des sommes, ou peut-être davantage, vont directement aux compagnies de chemins de fer, et que très peu d'argent est déposé à un compte pour être retiré à la fin de l'année, si le producteur n'a pas utilisé ces grains.

De nouveau, j'aimerais vous remercier de nous avoir fourni l'occasion de participer à ces audiences et de répéter que la *Diploma Ag. Grads* de la province soutient l'option qui a été décrite dans le mémoire du *Manitoba Farm Bureau*.

Le président: Merci monsieur Geddes. Monsieur Vaags.

M. Vaags: J'aimerais faire seulement un bref commentaire, monsieur le président. Je veux souligner de nouveau aux gens du Québec que j'ai travaillé en étroite collaboration avec eux. Je veux souligner le fait que nous ne devons jamais tenter, dans ce pays, d'élaborer des politiques qui ne sont pas avantageuses pour tous. Nous ne devons pas poursuivre une politique élaborée dans l'Ouest au détriment de l'Est, ni une politique élaborée dans l'Est au détriment de l'Ouest.

Je me suis occupé de projets de stabilisation nationale dans le secteur de la production porcine. Nous nous efforçons constamment de poursuivre un but qui ne nuise aux intérêts d'aucune région, où que nous soyons au Canada. Après tout, nous sommes tous canadiens.

C'était là mon bref commentaire, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie beaucoup. J'appuie cela.

M. Parker: Monsieur Duvenaug.

M. John Duvenaug (directeur, Manitoba Farm Business Association): Je veux dire seulement quelques mots. Presque tous les points ont déjà été abordés dans les autres mémoires. À titre de membres du *Manitoba Farm Bureau*, nous sommes d'accord avec la proposition qui a été présentée aujourd'hui.

Mais je tiens seulement à souligner quelques points.

Le premier concerne ce qu'un producteur pense de ce que le paiement soit fait aux compagnies de chemins de fer plutôt qu'au fermier. Nous sommes tout à fait en faveur de verser l'argent au producteur réel, c'est-à-dire le fermier. Il serait très avantageux pour nous d'avoir une industrie secondaire ici. Je sais que nous transportons une grande quantité de grain à l'usine d'aliments; pendant tout l'hiver dernier, l'orge que nous avons transporté là nous a rapporté \$1.90 le boisseau. Si nous l'avions transporté au silo de notre ville, nous aurions obtenu la journée même \$1.68. Le marché est bien plus profitable pour nous si nous avons pour notre produit des consommateurs locaux.

Nous avons préparé un projet avant d'avoir la proposition du *Manitoba Farm Bureau* sur le mode de paiement. Nous

[Texte]

simplest solution possible would be to allow every Wheat Board permit book holder to opt, at the time that he applies for his permit book, whether he would like to have his share of the money paid to himself, or whether he would like to have that as a credit on his railroad transportation bill.

• 1920

We think a method like this allows every individual farmer to make his own choice as to how he wants that money allocated; it is non-controversial, as opposed to a formal referendum; and it puts the choice in the hands of western producers, as opposed to putting it in the hands of the Parliament of Canada, for instance, to make that choice. We think it takes some of the edge off that decision to have farmers in western Canada say they want that paid directly, rather than having you people having to say it directly.

We think basically that option should be given to the producers, and if two-thirds of either side vote one way or another then everyone should go that way to avoid a duplicate system. We think that is a simple and easy solution.

Thank you for your attention.

The Chairman: Thank you very much, sir. Mr. Parker.

Mr. Murta: Mr. Chairman, just on a point of order, I would like to ask Mr. Parker, or anybody else who would like to answer, if you could estimate, gentlemen, the percentage of the total farmers that your group collectively would represent in the Province of Manitoba.

The Chairman: A very important point. Does somebody have that information for us?

Mr. L. Parker: To answer that question, I guess I would have to briefly describe the make-up of the Farm Bureau. It is a federation of commodity and educational groups, currently totalling 16 members.

If I take a look at the hog board, there are 4,000 hog producers in the province. A board member of the United Grain Growers is sitting at the table here with him; I would have to defer to him to ask him how many members the United Grain Growers has in Manitoba, but they probably have 8,000 or 9,000 or 10,000. There are something like 11,000 cattle producers in the province who are represented today by Mr. Chambers. I could continue to go down the list like that, but in one way or another, I suppose we represent all the farmers in the province.

I want to re-emphasize: there is no direct membership in the bureau. It is their elected marketing boards or their elected associations that have decided to work together through a federated structure. Lastly, the Farm Bureau, of course, is the provincial arm of the Canadian Federation of Agriculture. That is the set-up.

An hon. Member: Just on a point of clarification if I could, Mr. Chairman.

[Traduction]

croyons que la solution la plus simple serait de permettre à chaque détenteur de permis du *Wheat Board* de choisir, quand il fait sa demande de permis, de recevoir sa part de l'argent, ou encore de l'inscrire comme un crédit sur sa facture de transport par chemin de fer.

Nous croyons que cette méthode permet à chaque fermier de choisir lui-même la façon dont il veut que ces sommes soient réparties; contrairement à un référendum en bonne et due forme, cette méthode ne serait pas controversée, et ce serait aux producteurs de l'Ouest, plutôt qu'au Parlement du Canada par exemple, de prendre une décision. Nous croyons que cette décision deviendrait un peu moins irritante si nous amenions les fermiers de l'Ouest du Canada à dire eux-mêmes qu'ils veulent que l'argent soit versé directement, plutôt que de vous obliger à le dire carrément.

Fondamentalement, nous croyons que les producteurs devraient avoir ce choix, et que si les deux tiers des intéressés votent pour l'une ou l'autre formule, tout le monde devrait l'adopter pour éviter le double emploi. Nous croyons qu'il s'agit là d'une solution simple et facile.

Je vous remercie beaucoup de votre attention.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Parker.

M. Murta: Monsieur le président, j'aurais maintenant une question relative au Règlement; j'aimerais demander à M. Parker, ou si quelqu'un d'autre veut répondre, s'il pourrait me dire approximativement quel pourcentage de la totalité des fermiers votre groupe représente en Alberta, messieurs.

Le président: Il s'agit là d'un point très important. Quelqu'un pourrait-il répondre à cette question?

M. L. Parker: Pour répondre à cette question, il me faudrait sans doute décrire brièvement la composition du *Farm Bureau*. Il s'agit d'une fédération de groupes de producteurs de denrées ou s'occupant de formation qui comprend actuellement 16 membres.

Le *Hog Board*, par exemple, regroupe les 4,000 producteurs de porcs de la province. Un membre de la *United Grain Growers* est assis à la table avec lui ici; j'aimerais lui demander combien de membres compte la *United Grain Growers* au Manitoba; je dirais que l'association regroupe probablement entre 8,000 ou 9,000 ou même 10,000 membres. La province compte aux environs de 11,000 producteurs de bétail, que représente aujourd'hui M. Chambers. Et je pourrais continuer à passer la liste en revue, mais je crois de toute façon que nous représentons tous les fermiers de la province.

J'aimerais souligner à nouveau qu'il n'y a pas d'adhésion directe au *Farm Bureau*. Ce sont les commissions de commercialisation, ou les associations, élues par les fermiers qui ont décidé de travailler ensemble dans le cadre d'une fédération. Puis finalement, il y a naturellement le *Farm Bureau*, qui est la branche provinciale de la Fédération canadienne de l'agriculture. Voilà pour la composition.

Une voix: Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais éclaircir un point.

[Text]

The Chairman: I would let Mr. Chambers answer first.

Mr. Chambers: Well, I may confuse the issue, Mr. Chairman, but the difficulty is that of all the organizations that would claim to represent farmers in Manitoba, very few of them are direct membership organizations. Even in our case, virtually everyone that markets livestock or cattle is claimed as a member of our organization. Probably 9,000 or so of that 11,000 or 12,000 also belong to the Manitoba Pool or to the United Grain Growers or perhaps both. They may be a diploma graduate, and they may belong to the Farm Business Association. Maybe they grow some hogs and produce some milk also.

The fact is that not all of our 11,000 or 12,000 members agree with our stand on this particular issue, or any other one. Similarly, you should not allow the Manitoba Wheat Pool representatives to get away with claiming that they represent 18,000 members in this province either. I wanted to make that point.

The Chairman: Thank you. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Parker, the point that I wanted to make was that I am trying to figure out the very dramatic difference in the position that your group has outlined, representative of all the producers in Manitoba, as compared to the position that was taken here earlier by the Minister of Agriculture for this province.

Do you have, on an ongoing or periodic basis, discussions with respect to policy matters with the Government of Manitoba? Specifically on this issue, have you had any formal or informal discussions with them on it other than your representations to their committee hearings they conducted throughout the province?

Mr. L. Parker: It is not an easy question, Mr. Mazankowski.

Some governments are more receptive than others to the wishes of farmers, I guess. I should report to you, though, that during the Gilson exercise we met twice, as I recall, with the premier, Mr. Uruski and Mr. Uskiw. They were not, of course, represented around that table. We wanted to know what the government thought, and we wanted to brief them on what was going on within that negotiating exercise.

I think it was significant in listening to their presentation—and I had not read the brief until this afternoon—that they really did not come out clearly as to where they were in terms of livestock and poultry in this province. I must re-emphasize that any government or organization in this province that does not have an answer to that distortion problem for that sector, when 40% of our cash receipts are from that sector, leaves something to be desired.

The Chairman: Thank you, Mr. Parker.

[Translation]

Le président: Je vais tout d'abord laisser répondre M. Chambers.

M. Chambers: Eh bien, je vais peut-être brouiller les cartes, monsieur le président, mais je dirais que la difficulté vient de ce que seulement un très petit nombre de toutes les organisations qui prétendent représenter les fermiers au Manitoba sont des organisations à adhésion directe. Même dans notre cas, presque tous ceux qui commercialisent le bétail ou les bovins prétendent faire partie de notre organisation. Et fort probablement qu'environ 9,000 de ces 11,000 ou 12,000 personnes appartiennent également à la *Manitoba Pool* ou à la *United Grain Growers*, ou peut-être même aux deux associations. La personne peut être un diplômé d'université et, tout de même, être membre de la *Farm Business Association*. Il se peut aussi qu'elle fasse l'élevage des porcs et s'occupe d'industrie laitière.

Le fait est que ce n'est pas la totalité de nos 11,000 ou 12,000 membres qui sont d'accord avec nous sur cette question, ni sur quelque autre question d'ailleurs. Vous ne devez pas non plus laisser les représentants du *Manitoba Wheat Pool* prétendre qu'ils représentent 18,000 membres dans cette province. Je voulais simplement que cela soit très clair.

Le président: Je vous remercie, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Parker, ce que je voulais établir, c'était que j'essayais de comprendre le motif de la différence très importante qui existe entre la position que votre groupe a énoncée, à titre de représentant de tous les producteurs du Manitoba, et celle qu'a formulée précédemment le ministre de l'Agriculture de la province.

Avez-vous, de façon permanente, ou à l'occasion, des discussions avec le gouvernement du Manitoba sur des questions de politiques? Et plus précisément en ce qui concerne cette question, avez-vous eu des entretiens officiels ou non, avec des représentants du gouvernement, à part les déclarations que vous avez faites lors des audiences que le comité gouvernemental a tenues dans toute la province?

M. L. Parker: Ce n'est pas une question facile, monsieur Mazankowski.

Je suppose que certains gouvernements sont plus réceptifs que d'autres aux désirs des fermiers. Je dois cependant vous dire qu'au cours de la préparation du Rapport Gilson, nous avons rencontré à deux reprises le premier ministre, M. Uruski, ainsi que M. Uskiw. Naturellement, ils n'étaient pas représentés à cette table. Nous voulions savoir ce que pensait le gouvernement et nous voulions leur faire un compte rendu sur les négociations en cours.

Je crois qu'il ressortait clairement que leur exposé, et je n'ai lu le mémoire que cet après-midi, qu'ils n'avaient pas une vision claire de ce qui se passait dans l'industrie du bétail et de la volaille dans cette province. Je me dois de faire remarquer à nouveau que tout gouvernement ou toute association de cette province qui ne propose pas de solution au problème de distorsion qui existe dans le secteur, quand nous tirons 40 p. 100 de nos revenus de ce secteur, laisse vraiment à désirer.

Le président: Je vous remercie, monsieur Parker.

[*Texte*]

Now, are there any other of the gentlemen who would like to make a comment? Mr. Geddes.

Mr. Geddes: I would like to just make one further point. We talked about a safety net. The legislation has a 10% safety net; we are looking at a 7% safety net, or even an 8% safety net. The difference to the members may seem like 2%, but to me 8% of \$5 is a 40¢ cost to move that grain; at 10% it is 50¢. That is a 10¢ per bushel differential. That is a 25% increase in my freight bill, and that is unacceptable.

The Chairman: Thank you. Anyone else now?

Mr. Chambers: If we are getting to the stage of winding up, Mr. Chairman, I would like to make a statement on behalf of the Cattle Producers Association.

In addition to the economic problem that we have so thoroughly discussed today—and I want to commend the members of the committee for drawing it out so clearly—if this bill goes through as it is, we feel it will accentuate the bitterness and anger among western Canadians toward their federal government. We also think it will accentuate the differences between the farm organizations on the Prairies leading up to that review period in 1985-1986, as we continue to argue and disagree as to what are the appropriate changes that are required.

We think we have come up with a genuine effort at addressing the differences of opinion between the pools and the other groups on the Prairies, that we have devised a system that can now be called a transportation subsidy, and that we have removed dilution from the export grain producer.

We think this committee can still salvage this legislation and make it legislation that is worthy of support by every Canadian. If you can find a way to make an amendment to bring in the method of payment we are proposing, the cattle producers are prepared to completely support the legislation and salute you for your wisdom in making that change.

Thank you.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Mayer asked me some time ago if he could have a brief comment.

Mr. Mayer: Just before you conclude, Mr. Chairman, I would like to take an opportunity to congratulate the Farm Bureau on the kind of presentation they had here today. It was very thoughtful, very thorough-going, and an excellent presentation. I think it is also very impressive to see a group of producers in front of us that are very unified in terms of their views on it. We hear a lot about unanimity and about consensus. In addition to the very useful question that Mr. Murta asked about who you represent, it is also interesting to note that you are here, unified in this position.

[*Traduction*]

Quelqu'un d'autre parmi vous, messieurs, aimerait-il faire un commentaire? Monsieur Geddes.

M. Geddes: J'aimerais simplement souligner un autre point. Nous avons parlé de soupape de sécurité. La loi prévoit une soupape de sécurité de 10 p. 100; nous considérons maintenant une soupape de sécurité de 7 p. 100, ou même de 8 p. 100. Pour les membres, la différence semble peut-être seulement de 2 p. 100, mais moi je vois que 8 p. 100 de \$5, cela fait 40 cents, pour transporter le grain; à 10 p. 100, cela fait 50 cents. C'est donc une différence de 10 cents par boisseau. Cela fait une augmentation de 25 p. 100 de mes frais de transport, ce qui est inacceptable.

Le président: Je vous remercie. Quelqu'un d'autre a-t-il des questions?

M. Chambers: Si nous sommes sur le point de conclure, monsieur le président, j'aimerais faire une déclaration au nom de la *Cattle Producers Association*.

Outre le problème d'ordre économique dont nous avons discuté en profondeur aujourd'hui, et j'aimerais féliciter les membres du Comité pour avoir su exposer la situation aussi clairement, je dirais que l'adoption du projet de loi dans sa forme actuelle ne fera qu'exacerber l'amertume et la colère qu'éprouvent les Canadiens de l'Ouest à l'égard de leur gouvernement fédéral. Nous croyons que cela accentuera également les différences entre les organisations de fermiers des Prairies, ce qui nous mènera à la période de révision de 1985-1986, et nous continuerons à discuter et à ne pas nous entendre sur les changements qui s'imposent.

Nous croyons avoir fourni un effort réel pour éliminer les divergences d'opinions qui existent entre les *pools* et les autres groupes des Prairies, avoir conçu un système qui peut maintenant s'appeler subvention au transport, et avoir empêché l'appauvrissement des producteurs exportateurs de grains.

Je crois que le Comité peut encore sauver cette loi et en faire une loi digne d'être appuyée par tous les Canadiens. Si vous pouvez trouver un moyen de la modifier de façon à y inclure le mode de paiement que nous proposons, les producteurs de bétail sont prêts à l'appuyer à 100 p. 100 et à reconnaître que vous avez fait preuve de sagesse en acceptant d'apporter ce changement.

Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie beaucoup.

M. Mayer m'a demandé il y a quelques minutes s'il pouvait faire un court commentaire.

M. Mayer: Avant que ne concluez, monsieur le président, j'aimerais féliciter les représentants du *Farm Bureau* pour l'exposé qu'ils ont donné ici aujourd'hui. C'était un exposé très bien pensé, approfondi, vraiment excellent. Je trouve également très impressionnant de voir réunis aujourd'hui devant nous un groupe de producteurs qui partagent la même opinion sur la question. De nombreux témoignages nous ont indiqué qu'il y avait unanimité et consensus. Outre la question très utile de M. Murta, à savoir qui vous représentiez, il est également intéressant de voir que vous partagez ici le même avis sur la question.

[Text]

In concluding, I thought we should again congratulate you on the quality of the brief and the very thought-provoking questions that you got from all of the committee members. Thank you again.

The Chairman: Mr. Parker.

Mr. L. Parker: A final word if I could, Mr. Chairman.

I think from all of us here at this end of the table, we would like to thank you and your committee for your close attention and your patience.

I would add one other word. I just came home from a three-day semi-annual board meeting of the Canadian Federation of Agriculture. We made the point there that Mr. Chambers has just made to your committee: Two out of three of the provincial Prairie federations will have real difficulty this year in meeting their financial commitments to the national farm organization because of the devisiveness of this issue basically. We hope that does not continue. It has serious implications for the voice of farmers across Canada, not just in the three Prairie provinces. I wanted to leave that one with you.

Thanks again for your close attention.

• 1930

The Chairman: The final word is still going to be mine. I want to reiterate what Mr. Mayer has said. I am genuinely impressed by the way the group has presented their views and by the way you have all worked together. I think it is an example for this committee. I may show my bias a little bit, but of the hearings we have had so far, this is the most impressive session we have had, from my point of view. I have learned more in this one, I think, than I have in any other. That is not to take away from anyone else. I think you have done a tremendous job. I thank you for coming and giving us the benefit of your wisdom. Thank you very much.

The meeting is adjourned until 7.30 p.m.

EVENING SITTING

• 1940

The Chairman: As I introduced members of the committee earlier today, I will not go through it again. The committee can hear evidence as long as the government and Official Opposition parties are represented, and they now are.

We are on Clause 2.

I call before the committee Cargill Limited. Appearing on behalf of Cargill Limited is Mr. Kerry L. Hawkins, President, Mr. Bob Dyck, Regional Manager, Manitoba, and Jaye Fredrickson, Public Relations Manager. We wish to welcome to the committee Cargill Grain. I would ask if you have an opening statement to proceed with it. I might point out that we

[Translation]

Je crois qu'en conclusion, nous devons vous remercier à nouveau pour la qualité du mémoire et pour les questions en profondeur qu'ont posées tous les membres du Comité. Je vous remercie encore.

Le président: Monsieur Parker.

M. L. Parker: Si vous voulez bien me permettre une dernière intervention, monsieur le président.

De la part de nous tous à ce bout-ci de la table, j'aimerais vous remercier, vous et votre Comité, pour votre grande attention et votre patience.

J'aimerais aussi ajouter que je reviens chez moi, après avoir participé pendant trois jours à une réunion semi-annuelle du conseil de la Fédération canadienne de l'agriculture. Et nous avons indiqué là-bas ce que M. Chambers vient juste de dire à votre Comité, à savoir que deux fédérations provinciales des Prairies sur trois auront vraiment du mal cette année à respecter leurs engagements financiers envers l'organisation nationale des fermiers, en grande partie à cause du désaccord qui existe sur cette question. J'espère que les choses vont changer, parce qu'une telle situation a de graves répercussions sur la voix des fermiers, non seulement dans les trois provinces des Prairies, mais dans tout le Canada. Je tenais à vous souligner cet aspect.

Je vous remercie encore une fois de votre grande attention.

Le président: Une fois de plus, c'est moi qui aurai le dernier mot. Je veux revenir sur les paroles de M. Mayer. Je suis vraiment impressionné par la façon dont le groupe a présenté ses points de vue et dont vous avez tous travaillé ensemble. Je pense que c'est un exemple pour ce comité. Je manquerai peut-être un peu d'impartialité en disant que, de toutes les audiences que nous avons tenues jusqu'à maintenant, j'estime que celle-ci a été la plus impressionnante. Je crois que j'ai appris davantage au cours de cette séance qu'au cours de n'importe quelle autre. Cette remarque n'enlève rien à personne. Je pense que vous avez fait un merveilleux travail. Je vous remercie d'être venus nous rencontrer et de nous avoir fait profiter de votre sagesse. Merci beaucoup.

La séance est ajournée jusqu'à 19h30.

SÉANCE DU SOIR

Le président: Comme j'ai déjà présenté les membres du Comité plus tôt aujourd'hui, je ne le referai pas. Le Comité peut entendre des témoignages à condition que le gouvernement et l'opposition officielle soient représentés, et ils le sont maintenant.

Nous en sommes à l'article 2.

J'invite la compagnie *Cargill Limited* à comparaître devant le Comité. La compagnie est représentée par MM. Kerry L. Hawkins, président, Bob Dyck, directeur régional, Manitoba et M^{me} Jaye Fredrickson, directrice des relations publiques. Nous vous souhaitons la bienvenue. Si vous avez une allocution d'ouverture, je vous prierais de la prononcer. J'aimerais

[Texte]

have your brief and will append it to the proceedings of the committee today so it will be on the public record.

Mr. Kerry L. Hawkins (President, Cargill Limited): Thank you, Mr. Chairman. Members of the committee, we appreciate the opportunity to appear before you. As the chairman said, you already have a copy of our brief so therefore my remarks will indeed be very brief.

We realize the responsibility being placed on this committee and, frankly, I question whether or not an equitable solution which pleases all parties is ever going to be able to be reached in this particular issue. Therefore we urge you to take a broad view of this difficult issue and come up with a solution which considers the good of the country as a whole.

Cargill supported the government initiative, and particularly the Gilson report, because we felt a genuine effort was made to see beyond the superficial issue of the regional Crow fears. We think the Minister of Transport showed some guts in his original attempt to implement the recommendations of the Gilson report. Unfortunately, he was unable to withstand the opposition of the Quebec provincial government and the three Prairie pools, and was forced, in our opinion, to reverse his original intent to pay at least part of the subsidy directly to the farmers because of this.

We feel that if farmers see a fully visible subsidy in the manner originally proposed by the Gilson and Pepin proposals, they are likely to demand increased efficiency in their handling system. It provides flexibility in marketing options. We, as elevator companies, and I pluralize that, would all have to listen to these demands.

Unlike the pools, however, we are prepared to face those demands because we believe that in the long term they will create a healthier economy for western Canadian agriculture.

There is one issue of our brief, Mr. Chairman, which I would like to discuss in more detail and highlight. The issue is very disturbing to us and bears highlighting from our submission. It is the discrimination the legislation would inflict on farmers in the Peace River area. In Bill C-155, the Crow benefit goes only to the two national railroads. Under the original proposal, Peace River farmers were eligible for the Crow benefit payment. We think this is a serious enough issue that it should be highlighted in the committee's hearings, and should be dealt with very sincerely.

We also do not understand the extreme reaction of the Quebec provincial government. Our business in eastern Canada is closely tied to the eastern livestock industry, and from our perspective we see nothing in Dr. Gilson's plan which should give Quebec cause for such great alarm.

[Traduction]

signaler que nous avons en main votre mémoire et que nous l'incluerons officiellement dans le procès-verbal des délibérations d'aujourd'hui.

M. Kerry L. Hawkins (président, Cargill Limited): Merci, monsieur le président. Messieurs les membres du Comité, nous sommes heureux de pouvoir vous présenter nos points de vue. Comme l'a dit le président, vous avez déjà un exemplaire de notre mémoire, c'est pourquoi mes observations seront très brèves.

Nous sommes conscients de la responsabilité qui incombe à ce Comité et, en toute honnêteté, je ne sais pas si l'on pourra en arriver à trouver une solution équitable qui plaise à toutes les parties dans ce domaine. Nous vous pressons donc d'envisager cette question difficile dans sa totalité et de trouver une solution qui tienne compte du bien de l'ensemble du pays.

La compagnie Cargill a appuyé les initiatives du gouvernement, et particulièrement le rapport Gilson, parce que nous estimions qu'un effort réel avait été fait pour aller au-delà de la question superficielle des craintes régionales liées à l'entente du Nid-de-Corbeau. Nous estimons que le ministre des Transports a fait preuve d'un certain cran dans sa tentative initiale de mettre en application les recommandations du rapport Gilson. Malheureusement, il a été incapable de soutenir l'opposition du gouvernement provincial du Québec et des trois pools des Prairies, et il a alors été forcé, à notre avis, de revenir sur son intention initiale de verser au moins la moitié de la subvention directement aux agriculteurs.

Nous sommes d'avis que, si les agriculteurs envisagent de recevoir une subvention très concrète selon le mode proposé initialement par les projets Gilson et Pepin, ils exigeront probablement plus d'efficacité dans le système de manutention. Cette mesure donne de la souplesse au niveau des options de commercialisation. Nous, à titre d'exploitants de silos, et j'insiste sur le pluriel, serions tous forcés de prêter oreille à ces exigences.

Cependant, contrairement aux pools, nous sommes prêts à faire face à ces exigences, parce que nous croyons qu'à long terme elles créeront une économie plus saine pour l'agriculture de l'ouest du Canada.

Monsieur le président, j'aimerais insister davantage sur l'un des aspects de notre mémoire et l'aborder plus en détail. La question nous trouble beaucoup et mérite d'être soulignée. Il s'agit de la discrimination que la loi ferait subir aux agriculteurs de la région de la Rivière de la Paix. Dans le cadre du projet de loi C-155, la subvention du Nid-de-Corbeau n'est versée qu'aux deux compagnies nationales de chemins de fer. Selon la proposition initiale, les agriculteurs de Rivière de la Paix avaient droit à cette subvention. Nous pensons que cette question est suffisamment importante pour être mise en lumière au cours des audiences du Comité et être traitée en toute honnêteté.

Nous ne comprenons pas non plus la réaction extrême du gouvernement du Québec. Nos affaires dans l'est du Canada sont étroitement liées à l'élevage de bétail qui se fait dans l'Est et nous ne voyons rien dans le plan de M. Gilson qui puisse donner au Québec des raisons de s'alarmer autant.

[Text]

We therefore regret the eleventh hour reversal made by the government on the issue of the method of payment, because with it we can no longer support Bill C-155. Our preference would be to see a phased-in Crow benefit payment going directly to the farmers of western Canada, as was originally proposed, but failing that, we are prepared to support the compromise advocated by the Alberta Farm groups, specifically the Double 80 concept.

With that opening remark, Mr. Chairman, I would ask that Mr. Dyck and Ms Fredrickson be allowed to join me in attempting to answer any questions the committee might have.

Thank you.

The Chairman: Mr. Hawkins, please feel free to call on either of your colleagues, if you wish, to answer a question. I compliment you on being brief. I must say you were also very direct. I do not think there is much doubt about your position. I will now call upon Mr. Murta to begin this round of questioning.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman, and welcome to the committee, Mr. Hawkins and friends.

First, I would like to get you to explain in a little greater detail for the committee your concern over the Peace River question. Could you elaborate for the benefit of some committee members, in terms of the volumes of grain you are talking about or are foreseeing being moved out of the Peace River area, and the kind of impact a bill without an amendment could have in the area?

Mr. Hawkins: First let me say that the Peace River area is served by three elevator companies, those being ourselves, United Grain Growers and Alberta Wheat Pool. The Peace River district, I am sure most of you know, is in the designated grain-producing area as defined by the Canadian Wheat Board Act. It is subject to the same quota restrictions and car allocation system as the rest of the Prairies, and we see no reason why it should be excluded in the progress of this legislation.

In terms of the volumes of grain, I would defer to Mr. Dyck who has a more accurate number.

The Chairman: Mr. Dyck.

Mr. Bob Dyck (Regional Manager, Manitoba, Cargill Limited): Thank you. The volumes, looking at five-year averages, Mr. Murta, approach the 250,000-tonne figure, and I believe in the last statistics I saw there are something like a little over 1,200 farmers who take out permit books at points on the BC Railroad in the Peace River area of B.C. That would give you the magnitude of the number of farmers involved and the quantities of grain.

Mr. Murta: I see. One other question. In terms of Cargill's own operations, you are in favour of a change in the legislation to either the producer choice option, I would assume, or the Double 80 proposal, or a proposal we heard discussed earlier

[Translation]

Nous regrettons donc que le gouvernement ait fait volte-face à la dernière minute au sujet du mode de paiement, puisqu'il nous est désormais impossible d'appuyer le projet de loi C-155. Nous préférierions qu'une subvention par étapes soit versée directement aux agriculteurs de l'ouest du Canada, conformément à la proposition initiale mais à défaut, nous sommes prêts à appuyer le compromis suggéré par les groupes d'agriculteurs de l'Alberta, et particulièrement la formule 80-80.

Après cette observation d'ouverture, j'aimerais, monsieur le président, que M. Dyck et M^{me} Fredrickson puissent se joindre à moi pour tenter de répondre aux questions des membres du Comité.

Merci.

Le président: Monsieur Hawkins, sentez-vous libre de faire appel à n'importe lequel de vos collègues, si vous le désirez, pour répondre aux questions. Je vous félicite d'avoir été bref. Je dois dire que vous avez été aussi très direct. Je ne crois pas que l'on puisse entretenir de doutes sur votre point de vue. J'invite maintenant M. Murta à commencer cette série de questions.

M. Murta: Merci, monsieur le président, et bienvenue au Comité à M. Hawkins et ses amis.

Premièrement, j'aimerais que vous expliquiez un peu plus en détail vos préoccupations au sujet de la région de la Rivière de la Paix. Pourriez-vous expliciter, pour le bénéfice de certains membres du Comité, le volume du grain dont vous parlez ou celui du grain qui, à votre avis, sera expédié hors de la région de la Rivière de la Paix, ainsi que le genre de répercussions qu'un projet de loi non modifié pourrait avoir sur le secteur?

M. Hawkins: Laissez-moi vous dire, tout d'abord, que la région de la Rivière de la Paix est desservie par trois compagnies d'exploitants de silos, à savoir la nôtre, la *United Grain Growers* et l'*Alberta Wheat Pool*. Je suis sûr que la plupart d'entre vous savez déjà que le district de la Rivière de la Paix est situé dans la région de production du grain définie par la Loi sur la Commission canadienne du blé. Il est assujéti aux mêmes contingents et au même système d'affectation des wagons que le reste des Prairies et nous ne voyons pas pourquoi il devrait être exclu de ce projet de loi.

Pour ce qui est du volume de grain, je céderai la parole à M. Dyck qui possède des chiffres plus exacts.

Le président: Monsieur Dyck.

M. Bob Dyck (directeur régional, Manitoba, Cargill Limited): Merci. Monsieur Murta, les volumes, selon les moyennes de cinq années, se rapprochent de 250,000 tonnes et je crois que, selon les dernières statistiques que j'ai consultées, il y a un peu plus de 1,200 agriculteurs qui détiennent des permis à certains endroits du *BC Railroad*, dans le secteur de la Rivière de la Paix en Colombie-Britannique. Cela vous donne une idée du nombre d'agriculteurs en cause et de la quantité de grain.

M. Murta: Je vois. J'ai une autre question. Du point de vue des opérations de la Cargill elle-même, vous prônez un changement dans la loi afin d'obtenir, je présume, la possibilité de choix pour le producteur, ou la formule 80-80 ou une

[Texte]

this afternoon by the Farm Bureau vis-à-vis the legislation Bill C-155, and a change in the legislation so that at least part of the money would go to the producer. Could you outline what you envisage in terms of your own operations, say over the next five years or so, if more of the money, or a larger share of the money, was allowed to go to the producer rather than having it all going to the railways?

Mr. Hawkins: Perhaps I could answer the question by trying to dispel a myth which has been created with the Crow reform issue. The myth is that if the railroads do not get the money, and if these changes are all made, then we are going to see a closure of railroads and the country elevator system is going to change dramatically. Old elevators and old points will be shut down en masse, and over the next five years you will see a dramatic change in the grain business in terms of country elevators. That simply is not true.

• 1950

If you will examine what has happened in the past five to ten years, you will find that the consolidation of country elevators has already taken place. We ourselves, and all of our competitors, have done that.

What is now happening is we and our competitors are faced with upgrading the facilities we have. The farmer demands a great deal of service. The only way he is going to get that is to be able to have some way to force an option, to force efficiency in the system. That efficiency is not going to be forthcoming, and those changes are going to be slow in happening, if the farmer does not get some of the Crow Benefit payments. It just will not happen, in our opinion, and we feel very strongly about it.

Mr. Murta: Do you foresee, with the farmer receiving a portion of the money and spending it as he sees fit, a rather substantial increase in the trucking industry on the prairies with regard to moving grain, not only to the elevators you people have, but to other elevators, and possibly even a direct haul to Thunder Bay, for example, from Manitoba? Or is that something which is still a long way off?

Mr. Hawkins: No, I think it is a very real possibility. I guess the easiest thing to say is it would surely smarten a lot of people up and create a pretty interesting environment on the Prairies, one which we need.

We cannot be allowed to sit and stagnate, as we have done for so long. Frankly, it is one of the reasons we welcome so much the fact that the Crow reform is taking place. We waited too long for that to happen in the first place.

Now let us let the farmer have a say. It is his business. It is his money. He has to be in a position to have some say, and the only way he can do that is by having some economic force which he would get by having these moneys and being able to

[Traduction]

proposition discutée plus tôt cet après-midi par la Farm Bureau à l'égard du projet de loi C-155 et une modification de la loi qui ferait en sorte qu'au moins une partie de l'argent irait au producteur. Pourriez-vous expliquer quels seraient vos projets du point de vue de vos opérations propres, disons au cours des quelque cinq prochaines années, si une plus grande part de l'argent était versée au producteur plutôt qu'aux compagnies de chemins de fer?

M. Hawkins: Je pourrais peut-être répondre à votre question en tentant de dissiper un mythe créé à l'occasion de la réforme de l'entente du Nid-de-Corbeau. Selon ce mythe, si les compagnies de chemins de fer n'obtiennent pas les sommes prévues et si tous ces changements sont apportés, ces compagnies fermeront et le système des silos ruraux sera modifié de fond en comble. Les anciens silos et les anciens points seront fermés en masse et, au cours des cinq prochaines années, on assistera à un bouleversement complet du commerce du grain en ce qui concerne les silos ruraux. Ce n'est tout simplement pas vrai.

Si vous analysez ce qui s'est passé au cours des cinq à dix dernières années, vous découvrirez que les silos ruraux sont déjà regroupés. Nous-mêmes et tous nos concurrents l'avons déjà fait.

A l'heure actuelle, nos concurrents et nous-mêmes devons améliorer nos installations. L'exploitant agricole a besoin d'un grand nombre de services. Son seul moyen de les obtenir est de pouvoir imposer sa volonté, de contraindre le système à l'efficacité car elle n'est pas imminente et les changements prendront place lentement si le producteur céréalier ne touche pas une partie des indemnités prévues par l'entente du Nid-de-Corbeau. À notre avis, cela ne peut se produire; nous en sommes fortement convaincus.

M. Murta: Si le producteur céréalier touche une partie de l'argent et le dépense comme bon lui semble, prévoyez-vous qu'il y aura une augmentation substantielle de l'activité dans l'industrie du camionnage dans les Prairies pour ce qui a trait au transport du grain, non seulement en ce qui concerne vos éleveurs, mais également d'autres éleveurs et peut-être même une liaison directe entre Thunder Bay, par exemple, et le Manitoba? Ou n'est-ce qu'une possibilité très lointaine?

M. Hawkins: Non, je crois que c'est une possibilité tout à fait réelle. Je suppose qu'on pourrait simplement affirmer qu'on dégourdirait ainsi un grand nombre de personnes et qu'on créerait une situation assez intéressante dans les Prairies, pour notre plus grand bien.

On ne peut continuer à attendre passivement comme nous le faisons depuis longtemps. Franchement, c'est une des raisons pour lesquelles nous sommes heureux de la modification de l'entente du Nid-de-Corbeau. Il y a longtemps que nous l'attendons.

Maintenant, qu'il nous soit permis, nous, les producteurs agricoles, de faire valoir notre point de vue. C'est notre affaire. C'est notre argent. Nous devons avoir notre mot à dire et, pour y arriver, il nous faut absolument avoir un certain pouvoir

[Text]

allocate them where he felt it was going to serve his interest best. It would smarten a lot of people up, as I said.

Mr. Murta: One last question, if I may, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Murta.

Mr. Murta: This will be my last question. If in fact this committee were not able to make any changes in Bill C-155, there has been some expression by other groups which have appeared before us that they would sooner see us keep what we have right now—in effect, the present system, rather than a change which Bill C-155 envisages.

What is your position on that? Do you view Bill C-155 as a little bit of a loaf, a small step forward, in effect? Or would you sooner just see the system remain and have another try at some later time, given the whole complexity of what we are having to go through?

Mr. Hawkins: Mr. Chairman, I would certainly not for one moment, with even a hint, suggest we should not make a change. We should make the change. Yes, Bill C-155 is better than going back to what we had. This is simply borne out by the fact that while the rest of the world was increasing its exports and world demand was growing, unfortunately Canada fell behind. We admit it. One of the reasons we fell behind was the lack of efficiency. So clearly we cannot allow that to happen. For that reason alone, going back to the old system and waiting for it to come up again and be tackled again, no, that is just—no, no.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we have before us representatives of one of the top five multinational grain trading corporations in the world. I would like to ask Mr. Hawkins very quickly, why did Cargill decide to come to Canada a number of years back? Are you still a 100%-owned subsidiary of Cargill, U.S.A.? Is there any Canadian ownership or share participation or share ownership as of now? If so, who are they?

Mr. Hawkins: I am not sure how I should answer such a gracious question.

Mr. Benjamin: I have some more gracious ones.

Mr. Hawkins: I guess, Mr. Chairman, I would offer to discuss this matter with the hon. member outside of this forum. I thought we were here to discuss the Crow issue, frankly, Mr. Benjamin. I would prefer to limit my remarks, because I know you have a time restraint. I would like to deal with the issue at hand. Certainly, outside of this group I would be more than willing to discuss it with you.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, such questions have been raised repeatedly with other witnesses. Who are your members? Who owns you? Who operates you? This type of thing has been raised with many previous witnesses, and it is going to be raised with subsequent ones. So I submit that it is totally

[Translation]

économique que l'on obtiendra en touchant les sommes dont il a été question et en pouvant les utiliser de la façon que nous jugeons le plus conforme à nos intérêts. Comme je l'ai déjà dit, une telle mesure dégoûterait un grand nombre de personnes.

M. Murta: Une dernière question, si vous me le permettez, monsieur le président.

Le président: Monsieur Murta.

M. Murta: Ce sera ma dernière question. Si le Comité ne réussit pas à faire apporter certaines modifications au projet de loi C-155, de toute façon, certains groupes ayant paru devant nous ont affirmé qu'ils préféreraient le statu quo au changement proposé.

Qu'en pensez-vous? Considérez-vous le projet de loi C-155 comme une bagatelle, une mesure négligeable? Préfereriez-vous que nous ne fassions aucune modification maintenant et que nous y revenions plus tard en raison de la complexité de l'entreprise?

M. Hawkins: Monsieur le président, je ne préconiserais d'aucune façon qu'on maintienne le statu quo. Il faut apporter des changements. Bien sûr, le projet de loi C-155 est préférable à ce que nous avions auparavant. Le simple fait que, pendant que le reste du monde augmentait ses exportations et que la demande était à la hausse, le Canada prenait du retard, le justifie. Nous l'admettons. Le manque d'efficacité était l'une des raisons de ce retard. Nous ne pouvons donc permettre qu'une telle situation se reproduise. Cette seule raison suffit même à empêcher le retour à l'ancien système et à l'attente d'une révision possible; non, ma réponse est non.

Le président: Merci, monsieur Murta. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous avons devant nous des représentants de l'une des cinq plus importantes entreprises multinationales de commerce des grains. J'aimerais promptement demander à M. Hawkins pourquoi Cargill a décidé de s'installer au Canada il y a un certain nombre d'années? Êtes-vous toujours une filiale appartenant en totalité à Cargill des États-Unis? Y a-t-il des intérêts canadiens ou une participation canadienne au capital-action à l'heure actuelle? Le cas échéant, de quel ordre?

M. Hawkins: Je ne suis pas certain de la façon de répondre à cette bienveillante question.

M. Benjamin: J'en ai encore de meilleures.

M. Hawkins: Monsieur le président, je pourrais proposer à M. le député de discuter de la question ailleurs qu'ici. Très franchement, je croyais que nous étions réunis pour discuter de l'affaire du Nid-de-Corbeau, monsieur Benjamin. Je préfère limiter les commentaires parce que je sais que nous avons des contraintes de temps. J'aimerais que nous parlions du sujet à l'étude. Bien sûr, je serais tout disposé à m'entretenir avec vous à un autre moment.

M. Benjamin: Monsieur le président, ces questions ont été posées à de nombreuses reprises à d'autres témoins. Qui sont vos membres? Qui sont les propriétaires? Qui sont les gestionnaires? Ces points ont été soulevés auparavant avec de nombreux autres témoins et le seront encore ultérieurement. Je

[Texte]

relevant to the matter of the background, motives and position taken by every witness on this piece of legislation. Do you have any Canadian ownership? If so, who are they? Are you 100% a U.S. subsidiary?

The Chairman: Mr. Hawkins, I just might remind you that while I do not take issue with the comment you made—after all, you are quite right in saying we are here to discuss Bill C-155—the members of the committee, within certain limits, can use their questioning time as they see fit. I would ask that you answer Mr. Benjamin's question.

Mr. Hawkins: Certainly, Mr. Chairman.

I guess I should first answer the question by saying that we have been in Canada as a company for 55 years. Indeed, as to why the original move was made 55 years ago, unfortunately I was not around then so I really cannot say why we came to Canada when we did. I can only say that we are happy to be here.

The company is Canadian-managed. I happen to be a Canadian. Most of our employees, if not all of them, with one or two exceptions, are Canadians. Yes, we have lots of other people. Yes, we are 100%-owned subsidiary of Cargill, Incorporated.

Mr. Benjamin: All right. Mr. Chairman, there will be other occasions when we can go into the background, reputation and criminal record of this outfit from the U.S. Congressional . . .

The Chairman: Order, please.

An hon. Member: That is uncalled for.

The Chairman: Mr. Benjamin, I do not think it is the role of the members of this committee to make that kind of reflection on the witnesses who appear before us.

Mr. Benjamin: Okay.

The Chairman: They asked to come before the committee, and we agreed to . . .

Mr. Benjamin: Oh, it has nothing to do with the witnesses themselves.

The Chairman: —have them here, and I think we should respect the witnesses.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it has nothing to do with the people who are present. It has to do with the corporation they represent. We will go into their criminal record, Congressional hearings, fines and everything else they have had on another occasion.

The Chairman: Well, let us stick to Bill C-155 tonight.

Mr. Benjamin: Right on. Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Hawkins a question. Is there any ways in which Cargill Limited benefits from Bill C-155? If so, what are they? Is there any way that Cargill benefits from payments to the producers, rather than the railroads? Is there any way that Cargill benefits from any provision for variable rates?

[Traduction]

considère donc que la question est tout à fait pertinente pour ce qui a trait à la motivation et à la position de chaque témoin au sujet du projet de loi. Y a-t-il des intérêts canadiens? Si tel est le cas, à qui appartiennent-ils? Êtes-vous une filiale appartenant entièrement à une entreprise des États-Unis?

Le président: Monsieur Hawkins, permettez-moi de vous rappeler que même si je ne conteste pas l'exactitude de vos commentaires, après tout, vous avez raison, nous sommes ici pour discuter du projet de loi C-155, les membres du Comité peuvent, dans une certaine mesure, utiliser leur période de questions comme bon leur semble. Je vous demande donc de répondre à la question de M. Benjamin.

M. Hawkins: Certainement, monsieur le président.

Je dois d'abord préciser que nous sommes installés au Canada à titre de société depuis 55 ans. Pour ce qui a trait au motif de notre installation ici, il y a 55 ans, je ne peux malheureusement vous l'expliquer puisque je n'étais pas là à ce moment-là. Je puis seulement affirmer que nous sommes très contents de l'avoir fait.

La société est gérée par des Canadiens. Je suis Canadien. La plupart de nos employés, sinon tous, à une ou deux exceptions près, sont des Canadiens. Oui, beaucoup d'autres personnes font partie de notre organisation. Oui, nous sommes une filiale de *Cargill Incorporated* et nous lui appartenons en totalité.

M. Benjamin: Très bien. Monsieur le président, nous aurons d'autres occasions de nous intéresser au passé, à la réputation et au dossier judiciaire de cette organisation; le congrès américain . . .

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Une voix: Ces propos sont injustifiés.

Le président: Monsieur Benjamin, je ne crois pas que le rôle des membres du Comité consiste à faire des commentaires aux témoins qui comparaissent devant nous.

M. Benjamin: Très bien.

Le président: Ils ont demandé à comparaître devant le Comité et nous avons consenti . . .

M. Benjamin: Ah! Cela n'a rien à voir avec les témoins eux-mêmes.

Le président: . . . à les recevoir et j'estime que nous devons les respecter.

M. Benjamin: Monsieur le président, cela n'a rien à voir avec les personnes présentes. La question porte sur la société qu'ils représentent. Nous étudierons leur dossier judiciaire, les auditions du congrès, les amendes qu'ils ont dû payer et ainsi de suite.

Le président: Bien, tenons-nous-en au projet de loi C-155.

M. Benjamin: D'accord. Monsieur le président, je dois poser une question à M. Hawkins. La *Cargill Limited* tire-t-elle des avantages du projet de loi C-155? Si oui, quels sont-ils? A-t-elle intérêt à ce que l'indemnité soit versée aux producteurs plutôt qu'aux compagnies de chemins de fer? Peut-elle avoir intérêt à ce que les taux soient variables?

[Text]

Mr. Hawkins: Mr. Chairman, I guess the short answer to that is this: Our company has made our reputation and indeed we have contributed, in our opinion, to the western Canadian agricultural scene by promoting options, alternatives and growth which are all for the benefit of the farmer, and indeed result in new ways of thinking new things to be done.

We think, yes, we are prepared to live with the change to the Crow because Bill C-155, certainly if the payments are made to the farmers, will allow them to . . .

Mr. Benjamin: I did not ask you that.

Mr. Hawkins: I am sorry, then. Would you repeat the question?

Mr. Benjamin: In what ways would Cargill Limited benefit from Bill C-155? Would it benefit from payments to the producers, rather than the railroads, or benefit from the provisions for variable rates?

Mr. Hawkins: I think we would benefit, not just as Cargill but as a grain industry, in terms of having the farmer be able to choose his options. If we can provide a better service than our competitors, then indeed we will benefit in that regard because the farmer will be in a position to choose his own option.

Mr. Benjamin: Do you not claim to be providing a better service than your competitors already with the Crow rate?

Mr. Hawkins: We like to think we are, yes.

• 2000

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask if Cargill loans, leases or uses terminal elevators in places like Duluth, Minneapolis-St. Paul, Kansas City, New Orleans . . . ?

Mr. Hawkins: What company?

Mr. Benjamin: Does Cargill Grain Ltd. own, lease or have the use of, by rental or anything else, terminal elevator capacity in places like Duluth, Minneapolis-St. Paul, Kansas City, New Orleans and so forth?

Mr. Hawkins: No.

Mr. Benjamin: How do you handle your grain that you move in the United States through those places?

Mr. Hawkins: As Cargill Grain Company in Canada we do not handle or move grain in the United States.

Mr. Benjamin: I am talking about Cargill Grain Company Ltd., the total operation. How does your parent company in the United States handle their grain through terminal capacity?

The Chairman: What does that have to do, Mr. Benjamin, with Bill C-155?

[Translation]

M. Hawkins: Monsieur le président, en résumé, notre entreprise a fait ses preuves et nous avons, à notre avis, contribué à l'essor agricole de l'ouest du Canada en mettant de l'avant des solutions et en créant des possibilités qui profitent avant tout aux exploitants agricoles et ont favorisé un changement des mentalités.

Je crois, en effet, que nous sommes disposés à accepter les changements de l'entente du Nid-de-Corbeau parce que le projet de loi C-155 permettra aux exploitants agricoles, si les indemnités leur sont versées . . .

M. Benjamin: Ce n'est pas ce que je vous ai demandé.

M. Hawkins: Je suis désolé. Pourriez-vous répéter la question?

M. Benjamin: Quels seraient les avantages que pourrait tirer la Cargill Limited du projet de loi C-155? Serait-il plus avantageux pour elle que les indemnités soient versées aux producteurs plutôt qu'aux entreprises de chemins de fer et tirerait-elle intérêt d'une disposition relative à des taux variables?

M. Hawkins: Je crois qu'il serait avantageux pour l'ensemble de l'industrie des grains et non seulement pour la Cargill, que les exploitants agricoles puissent prendre eux-mêmes la décision. Si nous pouvons offrir un meilleur service que nos concurrents, nous en tirerons bien sûr un avantage, parce que l'exploitant agricole fera son propre choix.

M. Benjamin: N'est-il pas vrai que vous soutenez déjà pouvoir offrir un meilleur service que vos concurrents grâce au tarif du Nid-de-Corbeau?

M. Hawkins: Nous nous plaisons à le croire, évidemment.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais savoir si Cargill prête, loue ou utilise des élévateurs terminus à Duluth, Minneapolis—St. Paul, Kansas City, New Orleans . . . ?

M. Hawkins: De quelle entreprise s'agit-il?

M. Benjamin: Est-ce que la *Cargill Grain Ltd.* possède ou loue des élévateurs terminus, ou y a accès en vertu d'un bail ou autre, dans des villes comme Duluth, Minneapolis—St. Paul, Kansas City, New Orleans, etc.?

M. Hawkins: Non.

M. Benjamin: Comment vous y prenez-vous pour manutentionner les grains que vous expédiez aux États-Unis, dans ces villes?

M. Hawkins: Comme la *Cargill Grain Company* du Canada, nous ne manutentionnons pas ou n'acheminons pas de grain aux États-Unis.

M. Benjamin: Je fais allusion à l'ensemble de l'entreprise *Cargill Grain Company Ltd.* Comment votre société mère aux États-Unis achemine-t-elle ses grains jusqu'aux élévateurs terminus?

Le président: Quel est le rapport, monsieur Benjamin, entre cette question et le projet de loi C-155?

[Texte]

Mr. Benjamin: What it has to do with it, Mr. Chairman, is that the Canadian railroads are acquiring trackage and running rights to places like Kansas City and New Orleans. That is what it has to do with it. When the impact of this bill is in place, whether or not it will be cheaper to ship grain south rather than east or west is all I am inquiring about. I am leading up to some other questions—that is all, Mr. Chairman—which have to do with this bill.

The Chairman: Mr. Hawkins.

Mr. Hawkins: Mr. Chairman, I guess I can honestly say that running a Canadian company is my business and frankly... Mr. Benjamin, I am not trying to avoid your question. I am not involved in the U.S. business, and what I would say would be second-hand. I am a Canadian running a Canadian company. I guess I would go one step further, though, and say that any change that is a result of Bill C-155 is not going to, in my opinion, get us any closer to shipping Canadian grain through the U.S.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I wonder if the witnesses would care to tell us if elevation, handling, storage and cleaning fees should no longer be paid out of the Canadian Wheat Board account but be paid directly by the producer to encourage efficiency through visibility, through whatever is available at any delivery point?

Mr. Hawkins: Could Mr. Dyck respond to that?

The Chairman: Mr. Dyck.

Mr. Dyck: Mr. Benjamin, I am not sure if you are referring to the tariffs at primary elevators or terminal elevators. If you are referring to primary elevators, then certainly the producer does pay it there because the Wheat Board sets an initial price each year and the companies from that deduct transportation, cleaning and elevation costs to arrive at a price that they pay the farmers at the primary elevators.

Mr. Benjamin: Yes, I know that.

Mr. Dyck: If you are speaking of terminal elevators, of course the Wheat Board pays the tariffs at those elevators for elevating the grain and that is then deducted from the farmers' final payments.

Mr. Benjamin: I just asked whether or not that should be paid by the producer at the time of delivery rather than the Canadian Wheat Board having anything to do with it. Which way do you feel?

Mr. Dyck: I am trying to explain to you that he is paying it presently at the time of the...

Mr. Benjamin: I know that. I am talking about how and when he pays it.

[Traduction]

M. Benjamin: Si j'ai posé cette question, monsieur le président, c'est que les chemins de fer canadiens sont en train d'acquiescer des droits d'utilisation et d'exploitation des voies de chemin de fer dans des villes comme Kansas City et New Orleans. Voilà où je veux en venir. Lorsque ce projet de loi aura été adopté, je cherche à savoir s'il reviendra moins cher d'expédier les grains dans le Sud, plutôt que dans l'Est ou dans l'Ouest. Cette discussion m'amène à poser d'autres questions... c'est tout, monsieur le président... qui se rapportent à ce projet de loi.

Le président: Monsieur Hawkins.

M. Hawkins: Monsieur le président, je crois honnêtement pouvoir affirmer que je m'y connais dans l'exploitation d'une entreprise canadienne et, franchement... Monsieur Benjamin, je n'essaie pas d'éviter votre question. Je ne m'occupe pas des affaires américaines et je ne pourrais que répéter ce que d'autres ont déjà dit. Je suis un Canadien qui exploite une société canadienne. Je vais même aller plus loin en précisant qu'à mon avis quels que soient les changements prévus par le projet de loi C-155, ils n'auront aucun effet sur l'expédition des grains canadiens aux États-Unis.

M. Benjamin: Monsieur le président, les témoins auraient-ils l'obligeance de nous dire s'il serait préférable que les frais d'élévateurs, de manutention, d'entreposage et de nettoyage soient payés directement par les producteurs, plutôt que par l'intermédiaire de la Commission canadienne du blé, afin d'accroître l'efficacité de ces derniers qui se rendraient ainsi compte des frais imposés, quelle que soit la manière dont ils s'en acquittent à un point de livraison quelconque?

M. Hawkins: M. Dyck pourrait-il répondre à cette question?

Le président: Monsieur Dyck.

M. Dyck: Monsieur Benjamin, je ne sais pas si vous voulez parler des tarifs des silos de collecte ou des tarifs des silos terminus. S'il s'agit des silos de collecte, il est un fait certain que le producteur les paie directement aux exploitants de silos. En effet, la Commission du blé fixe chaque année un prix initial et les entreprises déduisent de ce prix les frais de transport, de nettoyage et d'élévateurs. Elle paie ensuite le prix obtenu après déduction aux exploitants agricoles des élévateurs de collecte.

M. Benjamin: Oui, je suis au courant.

M. Dyck: Par contre, si vous voulez parler des élévateurs terminus, bien entendu la Commission du blé paie aux exploitants des élévateurs le tarif fixé qu'on déduit ensuite des paiements finals versés aux agriculteurs.

M. Benjamin: Je voulais tout simplement savoir si le prix en question devait être payé par le producteur, au moment de la livraison, plutôt que par l'entremise de la Commission canadienne du blé. Qu'en pensez-vous?

M. Dyck: J'essaie de vous expliquer que ce prix est payé actuellement au moment de...

M. Benjamin: Je le sais. Je veux savoir comment et quand il le paie.

[Text]

Mr. Dyck: Yes, he should pay it so he sees what the charges are.

Mr. Benjamin: I see. All right.

The Chairman: Your final question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I notice Cargill mentioned the Peace River block in their brief. Would they support a rail link for the grain producers in the Peace River area of northwest Alberta and northeast British Columbia between the Canadian National and BCR? That is the first part of my question. The second part is: How do you see the income of grain producers cut if you make payments to the producers? There are three ways: first, through higher freight payments—do you see that 5.1 times the Crow?; second, lower prices for domestic sales of feed grain; third, the lower benefit for transportation subsidy because of the so-called dilution. I have really put four questions there. I hope the witness has made some notes. I would just remind him the first one is a rail link in the Peace River country connecting CN with BCR, and then the points about the reduction in grain producers' income through the three points I outlined.

Mr. Dyck: Regarding the rail link, Mr. Benjamin, if that were a means of resolving the problem for the producers in the affected area, then we would certainly support that, provided that would bring those producers into the same benefit that producers on any other CN or CP line will achieve under the existing proposed Bill C-155. If that could be worked out between the two railroads, some joint running rights or something of that nature so that CN could take the traffic off that line, then certainly we would support that.

Mr. Benjamin: What about the reductions in grain producers' income?

Mr. Dyck: I am not sure where you are arriving at the reduction in the producers' income if the subsidy were paid directly to the producer. What would apparently be a reduction in the income when he delivered his grain would be offset by the subsidy paid to him. I do not see a reduction in his income. Sorry.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Just a minute, Mr. Chairman . . .

The Chairman: Order, Mr. Benjamin. You can have a second round if there is time.

The next questioner is Madam Côté.

[Translation]

M. Dyck: Oui, il devrait le payer pour pouvoir vérifier les frais imposés.

M. Benjamin: Je vois. Très bien.

Le président: Votre dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je remarque que, dans leur exposé, les représentants de Cargill ont mentionné la région de Peace River. Seraient-ils en faveur de l'établissement d'une liaison ferroviaire entre le Canadien National et le BCR pour les producteurs de grains de la région de Peace River du nord-ouest de l'Alberta et du nord-est de la Colombie-Britannique? Voilà pour ma première question. Ma deuxième question est la suivante: Que pensez-vous de la baissée de revenus des producteurs de céréales, si les paiements sont versés aux producteurs? Cette réduction pourrait prendre trois formes: premièrement, une augmentation des frais de transport . . . vous rendez-vous compte, 5,1 fois le taux du Nid-de-Corbeau? Deuxièmement, une diminution des prix de vente des grains de provende à l'échelle nationale; troisièmement, une réduction des subventions pour le transport à cause de cette soi-disant liaison. A vrai dire, je pose quatre questions. J'espère que le témoin a pris quelques notes. J'aimerais simplement lui rappeler que la première question portait sur une liaison ferroviaire dans le district de Peace River entre les voies du CN et celles du BCR, tandis que la deuxième question portait sur la réduction du revenu des producteurs de grains, pour les trois raisons que j'ai soulignées.

M. Dyck: En ce qui concerne la liaison ferroviaire, monsieur Benjamin, si ce moyen pouvait permettre de résoudre les problèmes auxquels font face les producteurs dans la région touchée, nous appuierions alors entièrement un tel projet, pourvu qu'il permette à ces producteurs d'obtenir les mêmes profits que ceux que réaliseraient n'importe quels producteurs qui se trouveraient sur les lignes du CN ou du CP, en vertu du projet de loi C-155. Si une telle entente pouvait être conclue entre les deux compagnies de chemins de fer, il faudrait établir des droits d'exploitation, ou quelque chose du genre, de façon que le CN puisse éliminer le trafic sur cette ligne. S'il en était ainsi, nous appuierions entièrement un tel projet.

M. Benjamin: Et quelle serait votre opinion en ce qui concerne la diminution des revenus des producteurs de grains?

M. Dyck: Je ne vois pas très bien comment vous pouvez en arriver à la conclusion que le revenu des producteurs sera réduit si la subvention est versée directement à ce dernier. Comment pourrait-il y avoir baisse du revenu, puisqu'en compensation pour la réduction du prix de livraison de ses grains, il obtiendra une subvention. Je ne vois aucune réduction de son revenu. Je suis désolé.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je ne vous demande qu'une minute, monsieur le président . . .

Le président: Règlement! Monsieur Benjamin, il vous sera permis de faire une seconde intervention s'il y a suffisamment de temps.

La prochaine intervenante est M^{me} Côté.

[Texte]

I would ask if I might put a question or two to Mr. Hawkins, first? Fine.

Mr. Hawkins, in your company do you hold a monopoly in any of the producing provinces on elevators?

Mr. Hawkins: No, we do not.

The Chairman: Do you hold a monopoly at any of the terminal destinations? I am aware you hold a monopoly in Baie Comeau—or you used to; I do not know if you still do or not.

Mr. Hawkins: Mr. Chairman, the answer to the first part of your question is we are about 6.5% of the licensed elevator capacity in western Canada. We own two elevators in Ontario; we own a terminal in Thunder Bay, one of—gosh, I am not sure how many there are—probably 10 or 12; and we own one of six elevators in the St. Lawrence.

The Chairman: Have you ever had a criminal record?

Mr. Hawkins: No, I have not.

The Chairman: Madam Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Je désire tout d'abord, monsieur le président, remercier M. Hawkins et les représentants de *Cargill Limited* pour leur présence ici ce soir. De plus, je voudrais souligner plus particulièrement la sympathie qu'ils ont exprimée à l'endroit des membres du Comité. C'est vrai qu'il s'agit d'une question difficile et extrêmement complexe qui nécessitera beaucoup de discussions entre les divers intervenants. Vous avez tout à fait raison lorsque vous dites que M. Pepin a fait preuve de courage lorsqu'il s'est attaqué à ce problème. Cette situation prévaut au Canada depuis plusieurs années et elle concerne bon nombre de Canadiens, tout comme vous.

Je me rends compte que vous êtes déçu du fait qu'il soit stipulé, dans le projet de loi qui est proposé, que le paiement ne soit pas remis aux producteurs. Je désirerais vous parler du projet de loi, plus particulièrement pour connaître vos sentiments à cet égard. Vous dites qu'il ne faut absolument pas maintenir le statu quo actuel, c'est-à-dire ce qui prévaut à l'heure actuelle, comme le tarif de la Passe du Nid-de-Corbeau.

Monsieur le président, monsieur Hawkins, croyez-vous que les mesures proposées dans le projet de loi qui est soumis sont nécessaires? Il s'agit de mesures de contrôle de la part du gouvernement du Canada, par le biais de la Commission canadienne des transports, ayant trait à la nécessité des compagnies de chemins de fer d'améliorer leur performance et leur efficacité pour ce qui est du transport des céréales au Canada.

• 2010

La semaine dernière, nous avons rencontré les représentants de deux compagnies de chemins de fer qui sont venues témoigner devant le Comité des transports. Elles nous ont dit,

[Traduction]

J'aimerais tout d'abord poser une ou deux questions à M. Hawkins. Bon.

Monsieur Hawkins, votre société a-t-elle un monopole sur les élévateurs dans l'une quelconque des provinces de production?

M. Hawkins: Non, elle n'en n'a pas.

Le président: Avez-vous le monopole à l'une des destinations? Je sais que vous avez le monopole à Baie Comeau... ou que, du moins, vous l'aviez; j'ignore si vous l'avez encore.

M. Hawkins: Monsieur le président, pour répondre à votre première question, nous représentons environ 6,5 p. 100 des exploitants d'élévateurs détenteurs de permis dans l'ouest du Canada. Nous possédons deux élévateurs en Ontario; nous possédons un élévateur terminus à Thunder Bay, c'est-à-dire un sur... mince! je ne sais pas très bien combien il y en a... environ 10 ou 12; et nous possédons un des six élévateurs du Saint-Laurent.

Le président: Avez-vous un casier judiciaire?

M. Hawkins: Non, je n'en ai pas.

Le président: Madame Côté.

Madam Côté: Thank you, Mr. Chairman.

First, Mr. Chairman, I wish to thank Mr. Hawkins and the Cargill Limited representatives for their appearance before us tonight. Further, I would like to emphasize their friendly attitude towards the committee members. Obviously, this difficult and very complex question will lead to many discussions between members. You are absolutely right when you say that Mr. Pepin showed his courage when he tackled this problem. This situation has been prevailing in Canada for a few years, and many Canadians are concerned, as you are.

I realize that you are disappointed by the fact that, according to this bill, the charges should not be paid to the producers. I would like to talk about the bill, particularly, about your opinion of it. You mentioned that we should not maintain the status quo, in other words, the present practices, as the Crow rate.

Mr. Chairman, Mr. Hawkins, do you think that the actions proposed in this bill are essential? Those are controlling measures from the federal government, through the Canadian Wheat Board. They relate to the need for the railroad companies to improve their efficiency and their performance concerning grain transportation.

Last week, we met the representatives of the two railway companies who came to witness before the Transportation Committee. They told us, among other things, that they were

[Text]

entre autres choses, qu'elles n'étaient pas les seuls intervenants dans le transport des céréales. Il y avait, de plus, la question de l'utilisation des wagons qui sont mis à la disposition des éleveurs comme des producteurs de céréales, et celle des délais qui entraînaient des frais. On nous a également dit que, dépendant des compagnies, le transport des céréales par wagon pouvait nécessiter un délai de 18 à 21 jours. Par contre, si on transporte du bois, de la potasse ou du charbon, le transport varie entre 4 et 9 jours. Je comprends très bien à quoi cette différence est due, mais je la trouve quelque peu excessive.

Donc, on demande maintenant aux compagnies de chemins de fer de faire preuve d'efficacité et de prouver ce fait devant la Commission canadienne des transports, chaque année. À ce moment-là, on fixera les tarifs du transport des céréales pour que les producteurs de céréales sachent quelle part du coût du transport ils devront assumer par rapport à celle qui sera assumée par le gouvernement du Canada.

Croyez-vous que ces mesures soient excessives? Selon vous, sont-elles suffisantes? Avez-vous confiance en la Commission canadienne des transports, monsieur Hawkins? Enfin, est-ce que ce système est trop complexe, à votre avis?

Mr. Hawkins: Mr. Chairman, could I ask Miss Fredrickson to respond to that?

Miss Jaye Fredrickson (Public Relations Manager, Cargill Limited): Madame Côté, I think the best way to reply to that would be to say that efficiency is not a product of regulation, it is not something that can be regulated into a system. It comes as a result of incentives and without adequate incentives being offered to the railways, to the handlers, to the farmers, no amount of regulation by the CTC or anyone else will get the efficiency that we are looking for.

Le président: Madame Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Le projet de loi prévoit une retenue pouvant aller jusqu'à 40 p. 100 de la subvention qui sera versée aux compagnies de chemins de fer si les compagnies de chemins de fer n'atteignent pas le taux de performance ou les objectifs qu'elles auront elles-mêmes fixés avec l'approbation de la Commission ou du ministère des Transports. Cela vous apparaît-il suffisant ou devrait-on en ajouter?

Miss Fredrickson: I think the 20% club proposed in the Double 80 proposal would certainly be an adequate stick for the government to hold over the railways if they wished to hold back their 20% of payment. That would achieve what you are talking about to the extent that any regulatory measure could.

Mme Côté: Dans un tel cas, le paiement serait fait aux producteurs partiellement.

J'ai une autre question concernant Peace River. Nous avons entendu parler de cette situation par le gouvernement de l'Alberta lors de sa comparution au début de nos séances à

[Translation]

not the only interveners in the grain transportation. There was, furthermore, the question of the utilization of the wagons which are at the disposal of the elevators companies as well as the grain producers and of the delay and related expenses. We were also told that, depending on the companies, the transportation of grain by wagon could require a delay of 18 to 21 days. On the other hand, for the transportation of wood, potash or coal, the transportation varies between four to nine days. I understand very well the reason for this difference, but I find it somewhat excessive.

So now, the railway companies are told to be efficient and they have to prove this fact before the Canadian Transportation Commission every year. At that time, the grain transportation rates will be regulated in order for the grain producers to know which part of the transportation cost they will have to pay compared to the part which will be paid by the Government of Canada.

Do you think that these measures are excessive? According to you, are they sufficient? Do you trust the Canadian Transportation Commission, Mr. Hawkins? Finally, is this system too complex, according to you?

M. Hawkins: Monsieur le président, puis-je demander à M^{lle} Fredrickson de répondre à ces questions?

Mlle Jaye Fredrickson (directeur des relations publiques, Cargill Limited): Madame Côté, je pense que la meilleure façon de répondre à cela serait de dire que l'efficacité n'est pas un produit de la régulation, ce n'est pas quelque chose qui peut être introduit par régulation dans un système. L'efficacité est le résultat de stimulants et, en l'absence de stimulants adéquats offerts aux compagnies de chemins de fer, aux manutentionnaires, aux agriculteurs, aucune somme de régulation par la Commission canadienne des transports ou par n'importe qui d'autre ne pourra nous donner l'efficacité que nous recherchons.

The Chairman: Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

The bill provides for the withholding of an amount of up to 40 per cent of the payment of the railway companies if the railway companies do not reach the level of performance or the objectives that they will have determined for themselves with the approval of the Commission or of the Minister of Transportation. Does this seem sufficient to you or should we have had more?

Mlle Fredrickson: Je pense que l'épée de Damoclès de 20 p. 100 qui se trouve dans la proposition du Double 80 et que le gouvernement tiendrait au-dessus des compagnies de chemins de fer constituerait une menace suffisante si ces compagnies voulaient retenir leur part de 20 p. 100 de paiement. Cela permettrait de réaliser ce dont vous parlez tout autant que n'importe quelle mesure de régulation.

Mrs. Côté: In such a case, the payment would be given partially to the producers.

I have another question regarding Peace River. We have heard about this situation when the Government of Alberta appeared before the committee at the beginning of our sessions

[Texte]

Edmonton. Ce tronçon de chemins de fer appartient à la province de la Colombie-Britannique qui aide actuellement les producteurs de céréales de ce coin-là dans le transport des céréales afin que les coûts, pour ces producteurs, ne deviennent pas prohibitifs. Vos commentaires ont suscité une interrogation. Avez-vous l'impression que la province de la Colombie-Britannique cesserait d'accorder son aide aux producteurs de céréales de Peace River si le projet de loi C-155 était adopté tel quel?

Mr. Hawkins: Mr. Chairman, I guess I really do not have the answer to that question. I do not know. I would expect that they would be quite reluctant.

Mme Côté: Monsieur Hawkins, ma question n'était pas un piège et ne doit pas être interprétée comme tel. J'ai tout simplement cru, étant donné que vous faites partie de ce milieu, que vous étiez plus informé que moi ou que vous aviez le sentiment qu'il pourrait se produire quelque chose. Je vous remercie de la réponse. Je pense que le développement de Peace River profite aussi à la province de la Colombie-Britannique et si la production de céréales se développe davantage dans ce coin-là, toute une partie de ce territoire sera mieux utilisée.

Je vous remercie pour votre présence ici et pour avoir répondu à mes questions.

M. Hawkins: Merci.

Le président: Merci, madame Côté.

Before I go to . . .

Mr. Benjamin: A point of order, Mr. Chairman. I am sorry, it may be more of a nature . . . and I am sorry to interrupt, but I thought I did not want to interrupt a questioner. To make it clear and plain, my question regarding criminal record had nothing to do with the individuals who are before this committee, it had to do with the parent corporation which is on the public record as being convicted and fined on more than one occasion, and I am talking about the criminal record of the corporation in the United States which wholly owns their subsidiary in Canada.

Mme Côté: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Benjamin, there are a lot of companies and individuals, I suppose, in the U.S. that have criminal records but I still do not see what that has to do with the witnesses before this committee or what it has to do with Bill C-155.

Before I go to Mr. Clark, in the interests of human endurance I want to point out to the committee that following Cargill Limited we have the Winnipeg Labour Council, the Winnipeg Chamber of Commerce, the Manitoba Trucking Association and the Liberal Party of Canada.

I would like to put a proposal to the committee for their consideration and recommendation that we try to terminate this part of the hearings at 8.30 p.m. We have the Winnipeg Labour Council from 8.30 to 9.00, the Winnipeg Chamber of Commerce from 9.00 to 9.30, the Manitoba Trucking Association from 9.30 to 10.00, the Liberal Party of Canada from

[Traduction]

in Edmonton. This railway leg belongs to the Province of British Columbia which helps now the grain producers from that region in the grain transportation; that way, the cost does not become prohibitive for those producers. Your comments raised up a question. Do you feel that the Province of British Columbia will stop helping producers from Peace River if the Bill C-155 was passed without change?

M. Hawkins: Monsieur le président, je pense que je n'ai pas vraiment de réponse à cette question. Je ne sais pas. J'imagine qu'ils seraient assez réticents.

Mrs. Côté: Mr. Hawkins, my question was not a trap and must not be interpreted as such. I only believed, since you are part of that milieu, that you were better informed than I for that you had the feeling that something could occur. I thank you for your answer. I think that the development of Peace River benefits as well to the Province of British Columbia and, if the grain production develops more in that region, a whole part of that territory will be better utilized.

I thank you for your presence here and for having answered my questions.

Mr. Hawkins: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mrs. Côté.

Avant de passer à . . .

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je suis désolé, ce serait peut-être plus de nature . . . et je suis désolé d'interrompre, mais j'estimais ne pas vouloir interrompre une personne qui pose des questions. En termes simples et clairs, ma question au sujet du casier judiciaire n'a rien à voir avec les personnes qui paraissent devant ce Comité, elle portait sur la corporation mère qui a été reconnu coupable publiquement et mise à l'amende en plusieurs occasions et je parle du casier judiciaire de la corporation aux États-Unis qui est propriétaire à part entière de sa filiale au Canada.

Mrs. Côté: A point of order, mister Chairman.

Le président: Monsieur Benjamin, il y a beaucoup de compagnies et de personnes, je suppose, aux États-Unis qui ont des casiers judiciaires mais je ne vois toujours pas ce que cela a à faire avec les témoins qui comparaissent devant ce Comité ou ce que cela a à faire avec le projet de loi C-155.

Avant de passer à M. Clark, et pour le bénéfice de la résistance humaine, j'aimerais souligner qu'à la suite de Cargill Limited, nous avons le Conseil du travail de Winnipeg, la Chambre de commerce de Winnipeg, l'Association des camionneurs du Manitoba et le Parti libéral du Canada.

J'aimerais proposer au Comité, pour considération et recommandation, que nous essayons de finir cette partie des audiences à 20h30. Nous avons le Conseil du travail de Winnipeg de 20h30 à 21h00, la Chambre de commerce de Winnipeg de 21h00 à 21h30, l'Association des camionneurs du Manitoba de 21h30 à 22h00, le Parti libéral du Canada de 22h00 à 22h30. Est-ce que cela convient au Comité?

[Text]

10.00 to 10.30 p.m. Would that be agreeable to the committee?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed, thank you.

Mr. Clark, please.

Mr. Clark (Brandon-Souris): Thank you, Mr. Chairman. Mr. Hawkins, I must confess I have some very strong historical reservations about the restoration of variable freight rates on the Prairies, because my reading of history was it meant at one time the farmer who happened to be on the branch line was often the victim of a manipulative process between the railways and the elevator companies. So I am wondering, therefore, what the arguments are now that should convince me or anyone else to support the restoration of variable freight rates.

Mr. Hawkins: Mr. Chairman, we are in support of a statutory base rate. We have not in our submission supported nor are we pushing for variable rates. I would go on record, Mr. Chairman, as saying that we are in favour of a statutory base rate in western Canada.

Mr. Clark (Brandon-Souris): I am sorry, perhaps I misunderstood your earlier point. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Clark. So that concludes the questioning of these witnesses.

Mr. Hawkins, Mr. Dyck and Miss Fredrickson, I thank you for your brief and for your appearance here this evening. We have a lot of work to do and I am sure your contribution will assist us in coming to some kind of final decision. Thank you very much.

Mr. Hawkins: Thank you, Mr. Chairman. Thank you, members.

The Chairman: I would now welcome the Winnipeg Labour Council, represented by Mr. Arnold Makinson, the President.

Mr. Makinson, welcome to the committee. I would ask you to proceed with your opening statement, please.

Mr. Arnold Makinson (President, Winnipeg Labour Council): Thank you very much, Mr. Chairperson. Members of the Standing Committee on Transportation, the Winnipeg Labour Council, representing over 30,000 members within the affiliated trade unions, wishes to go on record as being opposed to any changes in the Crow rate.

• 2020

Since I made the submission on behalf of the Winnipeg Labour Council and typed it up, I have also been advised and given authority by the Manitoba Federation of Labour, which represents 70,000 members, to submit their support to this brief. So I wish it to be recorded as such—that we also have

[Translation]

Des voix: Entendu.

Le président: C'est bien, je vous remercie.

Monsieur Clark, s'il vous plaît.

M. Clark (Brandon—Souris): Merci, monsieur le président. Monsieur Hawkins, je dois avouer que j'ai des réserves historiques très fortes au sujet du rétablissement des taux variables du fret dans les Prairies car, d'après mon interprétation de l'histoire, l'agriculteur qui se trouvait dans un embranchement tributaire était souvent la victime de manipulations entre les chemins de fer et les compagnies d'élevateurs. Je me demande donc quels seraient les arguments qui pourraient me convaincre ou convaincre quelqu'un d'autre à appuyer le rétablissement des taux variables du fret.

M. Hawkins: Monsieur le président, nous sommes en faveur d'un taux de base statutaire. Dans notre présentation, nous n'avons ni appuyé ni mis de l'avant les taux variables. J'aimerais déclarer publiquement, monsieur le président, que nous sommes en faveur d'un taux de base statutaire dans l'ouest du Canada.

M. Clark (Brandon—Souris): Je suis désolé, peut-être ai-je mal compris ce que vous avez dit auparavant. Merci.

Le président: Merci, monsieur Clark. Ainsi, cela met fin à la période de questions des témoins.

Monsieur Hawkins, monsieur Dyck et mademoiselle Fredrickson, je vous remercie du mémoire que vous avez présenté et de votre présence ici ce soir. Nous avons beaucoup de travail à faire et je suis sûr que votre contribution nous aidera à arriver à une sorte de décision finale. Je vous remercie beaucoup.

M. Hawkins: Merci, monsieur le président, merci à tous.

Le président: Je voudrais maintenant souhaiter la bienvenue au Conseil du travail de Winnipeg qui est représenté par son président, M. Arnold Makinson.

Monsieur Makinson, bienvenue à ce Comité. Je voudrais vous demander de faire la déclaration d'ouverture, s'il vous plaît.

M. Arnold Makinson (président, Conseil du travail de Winnipeg): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président. Messieurs les membres du Comité permanent sur les transports, le Conseil du travail de Winnipeg qui représente plus de 30,000 membres au sein des syndicats affiliés, désire déclarer publiquement son opposition à tout changement dans le tarif du Nid-de-Corbeau.

J'ai tapé et soumis cette présentation au nom du *Winnipeg Labour Council*, mais j'ai aussi reçu l'autorisation de la *Manitoba Federation of Labour*, qui représente 70,000 membres, de faire part de son accord à l'égard de ce mémoire. Je veux donc qu'on inscrive au dossier que nous avons l'appui des 70,000 membres de la *Manitoba Federation of Labour*.

[Texte]

the support of the 70,000 members of the Manitoba Federation of Labour.

We can see no material benefit in the form of the assistance to the farming community or job opportunities for workers in the industrial sector of western Canada by any changes in the Crow.

It is the opinion of the Winnipeg Labour Council that any change in the Crow rate would be detrimental to the farming community, because farmers would have to pay for the railways to transport the grain to market. There is the fear of longer trips for grain transportation, as grain companies will very likely tend to close local elevators and consolidate their operations in main and larger terminals, farther from the areas than where the grain is grown.

It is the opinion of the Winnipeg Labour Council that by imposing changes to the Crow rate only the railway companies would benefit.

We urge you to keep the Crow rate as is, so that the farmers are able to maintain their farms and are able to carry on, as they are the economic base of the community we work around. Many of our industries where our members are employed rely very heavily on the agricultural sector and the steady purchasing power it has when the economy is good.

We feel there may be a promising upturn in the economy in the not-too-distant future. Let us keep the Crow rate. We are sure that if the agricultural sector starts to thrive once again, it will have a definite impact on those workers who are laid off in the agricultural machinery producing plants in getting them back on the job, thus creating a more buoyant economy. This would be a much better society to live in, with workers who are willing to work and able to find their skills required.

I want to thank you on behalf of the Winnipeg Labour Council and the Manitoba Federation of Labour.

The Chairman: Thank you very much, sir.

We will start our questioning of this witness with Mr. Neil.

Mr. Neil: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Makinson, in the second paragraph of your brief you say:

We can see no material benefit in the form of assistance to the farming community, or job opportunities for workers in the industrial sector of Western Canada.

In the statement made by the minister some time ago—February 1, 1983, to be exact—he indicated that as a result of changes in the Crow the spending by CN and CP would be in the neighbourhood of \$16.5 million, and that it is expected to generate some 375,000 person-years. Now, are you suggesting that the change in the Crow as proposed is not going to create any jobs?

[Traduction]

On ne voit, dans la modification du tarif du Nid-de-Corbeau, aucun bénéfice tangible sous forme d'aide à la collectivité agricole ou d'occasions d'emploi pour les travailleurs du secteur industriel dans l'Ouest canadien.

Le *Winnipeg Labour Council* est d'avis que toute modification du tarif du Nid-de-Corbeau serait nuisible pour la collectivité agricole car les agriculteurs devraient payer directement les compagnies de chemins de fer pour le transport de leurs céréales vers les marchés. Nous craignons que le transport des grains soit alors fait sur de plus longues distances car les compagnies auront probablement tendance à fermer les silos locaux et à regrouper leurs activités autour des terminaux principaux, plus grands et situés plus loin des régions de culture des céréales.

Le *Winnipeg Labour Council* est d'avis qu'en imposant des modifications du tarif du Nid-de-Corbeau on crée des avantages uniquement pour les compagnies de chemins de fer.

Nous vous prions donc instamment de conserver le tarif du Nid-de-Corbeau actuel pour que les agriculteurs puissent poursuivre l'exploitation de leurs fermes car ils constituent la base économique de notre collectivité. Une grande partie de nos industries, qui emploient nos membres, dépendent largement du secteur agricole et de la demande constante qui provient de ce secteur lorsque l'économie se porte bien.

Nous croyons que la reprise économique s'annonce à court terme. Conservons le tarif du Nid-de-Corbeau; nous sommes persuadés que si le secteur agricole reprend vigueur, les travailleurs mis à pied dans le domaine de la fabrication de machines agricoles pourront retourner au travail ce qui, par voie de conséquence, donnera une poussée à l'économie. Cette société serait plus agréable si les travailleurs cherchant du travail pouvaient trouver des entreprises où leurs compétences sont requises.

J'aimerais vous remercier au nom du *Winnipeg Labour Council* et de la *Manitoba Federation of Labour*.

Le président: Merci beaucoup monsieur.

Nous commencerons la période de questions de ce témoin en donnant la parole à M. Neil.

M. Neil: Merci, monsieur le président.

Monsieur Makinson, au deuxième paragraphe de votre mémoire, vous déclarez:

On ne voit dans la modification du tarif du Nid-de-Corbeau aucun bénéfice tangible sous forme d'aide à la collectivité agricole ou d'occasions d'emploi pour les travailleurs du secteur industriel dans l'Ouest canadien.

La déclaration que le ministre a faite il y a quelque temps, c'est-à-dire le 1^{er} février 1983 pour être exact, stipulait qu'à la suite de la modification du tarif du Nid-de-Corbeau, les compagnies du CN et du CP effectueraient des dépenses de l'ordre de 16.5 millions de dollars et que ceci générerait approximativement 375,000 années-personnes d'emploi.

[Text]

Mr. Makinson: Well, we have heard a lot of promises by the existing government and governments before. I feel that the proof of the pudding is in the eating. What I have listened to is that the costs to the farmer are going to go up with the increase in the Crow rate to about \$1 million per year until the change in the rates reaches this proportion. As far as I am concerned, the only place that money should be going, if there is any input from the government, would be directly to the farmers, so that they can in fact get the economy rolling by having the money to have further purchasing power.

Mr. Neil: In other words, I gather you are proposing a direct payment to the farmers rather than to the railways. Are you?

Mr. Makinson: That is right.

Mr. Neil: In some of the evidence that has come before this committee—both in Edmonton and in Winnipeg—a number of farm organizations have indicated that the effect on the livestock industry would be very serious, the effect on the processing industry would be very serious, and that this change has to be made. And if you have closing of plants—whether they are processing plants for meats, or in the case of part of the brief of the Manitoba government, they expressed the concern of the malt company in Winnipeg—this would have a detrimental effect on labour. Would it not?

The Chairman: Mr. Makinson.

Mr. Makinson: Well, it depends on which way you look at it. I think that already, even without any changes in the Crow rate, in Manitoba especially there have been some plant closures, some very big plant closures. One of them is Swift's Canada. There are also suspicions that possibly Canada Packers may be next.

Now, I do not know whether it may be because of the possible changes in the Crow rate, which we are against, or because the plants are becoming obsolete and have to be renovated. Rather than face a responsibility to the community where the company has earned their money over the years and the responsibility to the employees, who worked for a good number of years, the possibility of just shutting down and leaving seems to be the cheaper route to go. The companies can go into another area, possibly in the east or to the extreme west, and get some further gratuities—like free taxes and free land—from the governments of the day. And we in the centre of Canada, in the Winnipeg area and Manitoba area, are left high and dry.

This is one of the reasons why I am a believer in seeing what is happening now, rather than all the good things that Ottawa is going to give us. I know what they have done for us in the past, and I know what they are doing right now. I certainly am not very happy about it. When we have unemployment the way

[Translation]

Oseriez-vous déclarer que la modification du tarif du Nid-de-Corbeau proposée ne créera aucun emploi?

M. Makinson: Nous avons entendu un grand nombre de promesses provenant du gouvernement en place et des gouvernements précédents. À mon avis, il faut toucher pour croire. J'ai entendu d'autre part que les coûts des agriculteurs vont augmenter, à cause de la modification du tarif du Nid-de-Corbeau, d'environ 1 million de dollars par année jusqu'à ce que la modification atteigne la proportion indiquée. Selon moi, si le gouvernement accorde des subventions, les sommes devraient absolument être remises directement aux agriculteurs afin qu'ils puissent lancer les engrenages économiques en ayant l'argent nécessaire pour augmenter leur pouvoir d'achat.

M. Neil: En d'autres mots, si je vous comprends bien, vous proposez le paiement direct aux agriculteurs et non aux compagnies de chemins de fer. N'est-ce pas?

M. Makinson: C'est exact.

M. Neil: Certaines preuves apportées devant ce Comité, à Edmonton et à Winnipeg, montrent qu'un certain nombre d'organismes agricoles sont d'avis que les répercussions sur l'industrie de l'élevage seraient très graves, de même que les répercussions sur l'industrie du traitement, et que cette modification doit être faite. Ici, certaines usines ferment; qu'il s'agisse d'usines de traitement des viandes ou, comme le décrit dans une partie du mémoire du gouvernement du Manitoba, qu'il s'agisse d'une compagnie de production de malt de Winnipeg, les répercussions sur l'emploi seront néfastes n'est-ce pas?

Le président: Monsieur Makinson.

M. Makinson: Cela dépend du point de vue; je crois que certaines usines, et parmi elles des entreprises très importantes, ont déjà fermé leurs portes, tout particulièrement au Manitoba, même sans modification du tarif du Nid-de-Corbeau. Swift Canada fait partie de ces fermetures et certaines rumeurs nous portent à croire que *Canada Packers* serait la prochaine.

Je ne sais pas si ces fermetures d'entreprises sont causées par le changement éventuel du tarif du Nid-de-Corbeau auquel nous nous opposons, ou s'il s'agit d'usines périmées qui doivent être rénovées, car dans certains cas la compagnie, plutôt que de prendre ses responsabilités à l'égard de la collectivité qui lui a permis de faire des profits au cours des années et d'assumer ses responsabilités à l'égard des employés qui ont travaillé pour elle pendant un bon nombre d'années, préfère opter pour la solution facile, c'est-à-dire la fermeture. Les compagnies peuvent déménager vers d'autres régions, possiblement vers l'est ou vers la côte ouest, et obtenir d'autres gratifications comme des exemptions d'impôt et des terres gratuites de la part des gouvernements du moment. Et nous, dans les régions du centre du Canada, de Winnipeg et du Manitoba, on nous laisse en plan.

Voilà une des raisons pour lesquelles à mon avis, il faut se fier à ce qui se produit maintenant et non aux promesses d'Ottawa. Je sais ce qu'ils ont fait pour nous par le passé, je sais ce qu'ils font présentement et je n'en suis pas très fier.

[Texte]

it is now, as far as we are concerned in the labour movement it is a bloody disgrace.

The only way I can see us depending on the agricultural industry having any boost in the economy is the farmer has to get a better shake than he has. The high interest rates they have gone through over the past six and seven years have just devastated the people. There is no way they are going to be able to stay on the land if the situation stays the way it is.

If the rates go up and the Crow rate is changed, I think we are going to be in a terrible fix, both the farmers and ourselves, who depend on it—people who work supplying the agricultural machinery in the plants where we are right now. If you look around and ask any people from the Winnipeg area and local people in the Manitoba area, you will find that we depend very heavily on the agricultural sector thriving. When they are in bad shape, the whole community is in bad shape.

Mr. Neil: You, of course, represent labour. I might point out to you that the Saskatchewan Wheat Pool, the Manitoba Farm Bureau, the other two pools in the Prairies, and nearly all the farm organizations have indicated that a change in the Crow is necessary. Are you doubting that what they are saying is correct?

It seems to me from the submissions we have had that the only ones opposed to any change are the NDP, the NFU, and the labour unions, although we had read into the record the other night a telegram from Mr. Abbott, I believe it was, of the Canadian Railway Labour Executive Association, indicating support for the change. He said he represented 100,000 railway employees. Now, there is some inconsistency between what you are telling us and what the head of the union that is involved with the railway employees is saying. Have you any explanation for that?

Mr. Makinson: I can assure you that the majority of the railway unions are a part of the Winnipeg Labour Council and a part of the Federation of Labour. I am not here speaking on my own behalf; I am here representing the Manitoba Federation of Labour and the Winnipeg Labour Council. I am a vice-president of the Federation of Labour in the Winnipeg area, and I am President of the Winnipeg Labour Council.

• 2030

The submission we have put before you is the result of interviews with the people from the farming community who have come down to our meetings, spoken to us, and given us their versions and their stories of what is happening to them in the farming community. In this area we have a very close tie-in with the farming community.

The Vice-Chairman: Last question please, Mr. Neil.

[Traduction]

orsque le taux de chômage atteint le niveau actuel, selon nous, le mouvement ouvrier est en disgrâce.

Le seul moyen pour qu'on puisse compter que l'industrie agricole participe plus activement à l'économie, c'est que les agriculteurs reçoivent une meilleure part que celle qui leur est attribuée actuellement. Les taux d'intérêt très élevés auxquels ils ont dû faire face au cours des six ou sept dernières années les ont tout simplement terrassés. Ils ne pourront vraiment pas demeurer sur leurs terres si la situation se poursuit.

Si les taux montent et que le tarif du Nid-de-Corbeau est modifié, je crois que nous serons dans une position insoutenable et lorsque je dis nous, il s'agit des agriculteurs et de tous ceux qui en dépendent comme les travailleurs d'usines de fabrication de machines agricoles semblables à celle où nous trouvons présentement. Si vous regardez autour de vous et si vous interrogez les gens de la région de Winnipeg et du Manitoba, vous pourrez constater que notre survie dépend de celle du secteur agricole. orsque celui-ci se porte mal, toute la collectivité en subit les conséquences.

M. Neil: Il est bien évident que vous représentez le mouvement ouvrier. J'aimerais vous faire remarquer que la *Saskatchewan Wheat Pool*, le *Manitoba Farm Bureau*, les deux autres pools des Prairies et presque toutes les organisations agricoles sont d'avis qu'il est nécessaire de modifier le tarif du Nid-de-Corbeau. Mettez-vous en doute l'exactitude de leur déclaration?

Si j'en crois les déclarations que nous avons reçues, il me semble que les seuls groupes qui s'opposent à la modification du tarif du Nid-de-Corbeau sont le NDP, le SNC et les syndicats ouvriers; par ailleurs, nous avons, l'autre soir, trouvé au dossier un télégramme provenant de M. Abbott, je crois, de l'Association des syndicats des cheminots canadiens qui manifestait son accord avec la modification. Il déclare dans ce télégramme qu'il représente 100,000 employés des chemins de fer. Il y a donc inconséquence entre vos déclarations et celle du chef du syndicat des employés des chemins de fer; pouvez-vous expliquer ceci?

M. Makinson: Je peux vous assurer que la grande majorité des syndicats de cheminots est affiliée au *Winnipeg Labour Council* et à la Fédération canadienne du travail. Je ne parle pas ici uniquement en mon nom, mais je représente la *Manitoba Federation of Labour* et le *Winnipeg Labour Council*. Je suis le vice-président de la Fédération canadienne du travail dans la région de Winnipeg et je suis président du *Winnipeg Labour Council*.

Notre présentation correspond à la mise en commun des résultats d'entrevues de gens provenant des collectivités agricoles qui ont participé à nos réunions, nous ont parlé et nous ont communiqué leur propre version des événements courants qui les touchent dans ce domaine. Nous entretenons des liens serrés avec les collectivités agricoles.

Le vice-président: Dernière question, s'il vous plaît, monsieur Neil.

[Text]

Mr. Neil: One final question. Do you doubt the positions taken by the pools, by UGG, and the various farm organizations when they say there should be a change in the Crow?

Mr. Makinson: I am not a mastermind, but all I know is what I listen to, what I hear, and what I read. Everybody certainly does not agree with getting rid of the Crow. If everybody agreed with getting rid of the Crow, I am sure there would not be a standing committee sitting here today. A lot of us are opposed to the Crow being changed.

The Vice-Chairman: Thank you.

I call on Mr. Reid. Oh, pardon me; I am going by the chairman's list. It is Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you. I would like to continue on where Mr. Neil left off.

Mr. Makinson, you represent 70,000 members in the Federation of Labour, and about 30,000 in the council, correct?

Mr. Makinson: Yes.

Mr. Flis: One hundred thousand members. In what industries would most of your members find employment?

Mr. Makinson: A great deal of them are involved in the agricultural sector, or related to it in one way or another—whether it is hauling the machinery as truck drivers, whether it is manufacturing the machinery in the plants, whether it is selling the machinery, in all phases.

Mr. Flis: Many of them would be, and the industries such as metal fabrication, transport equipment, electrical products, chemical products, etc.

Mr. Makinson: That is right.

Mr. Flis: I was a little shocked to hear your response to my colleague. If these are the members you represent, would not the passage of Bill C-155 create more jobs for your members? When we look at the statistics my colleague gave about the CN and CP kicking in \$16.5 billion over the next decade—and you tell me your members work in these sectors, especially the transportation industrial sectors—I would think your organization would be the first to come before this committee and say get on with the bill.

The Federation of Canadian Railway Labour Association, also representing 100,000 members, sent us a telegram which said: get on with this bill by September 12.

Mr. Makinson: They can speak for themselves. They are no part of our labour organization, the Canadian Federal Labour Organization. I am an affiliate of the Canadian Labour Congress.

[Translation]

M. Neil: Une question finale alors. Doutez-vous des positions adoptées par les pools, par le UGG et par les diverses organisations agricoles lorsque ceux-ci déclarent que le tarif du Nid-de-Corbeau doit être modifié?

M. Makinson: Je ne suis pas un esprit supérieur; tout ce que je sais, c'est ce que j'entends, ce que j'écoute et ce que je lis. Il est certain qu'il n'existe aucun consensus quant à l'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau. Si nous étions tous d'accord, je sais qu'il n'y aurait aucun comité permanent à l'oeuvre aujourd'hui. Parmi nous, ceux qui s'opposent à la modification du tarif du Nid-de-Corbeau sont nombreux.

Le vice-président: Merci.

La parole est maintenant à M. Reid; non, je m'excuse, je suivais la liste du président. La parole est plutôt à M. Flis.

M. Flis: Merci. J'aimerais reprendre la discussion où l'a laissée M. Neil.

Monsieur Makinson, vous représentez 70,000 membres de la *Federation of Labour* et environ 30,000 du *Council*; est-ce exact?

M. Makinson: Oui.

M. Flis: Cent mille membres; dans quels genres d'industries ces gens sont-ils employés?

M. Makinson: Une grande partie d'entre eux travaillent dans le secteur agricole ou dans des industries connexes, qu'il s'agisse de camionneurs qui transportent de la machinerie, d'ouvriers dans les usines de fabrication ou de vendeurs de machines agricoles.

M. Flis: Bon nombre d'entre eux travaillent donc dans certains domaines comme la fabrication de pièces de métal, d'équipement de transport, de produits électriques, de produits chimiques, etc.

M. Makinson: C'est exact.

M. Flis: J'ai été un peu surpris d'entendre la réponse que vous avez faite à mon collègue. S'il s'agit là vraiment des travailleurs que vous représentez, l'adoption du projet de loi C-155 devrait créer des emplois supplémentaires pour eux. Lorsqu'on examine les statistiques présentées par mon collègue, selon lesquelles le CN et le CP investiraient quelque 16.5 milliards de dollars au cours de la prochaine décennie, et lorsque vous me dites que les membres de vos associations travaillent dans ce secteur et particulièrement dans les secteurs de l'industrie du transport, on peut croire que votre organisation serait la première à demander à ce Comité d'hâter l'adoption de ce projet de loi.

L'Association des syndicats de cheminots canadiens, qui représente aussi 100,000 membres, nous a transmis un télégramme disant: «hâtez-vous d'adopter ce projet de loi avant le 12 septembre».

M. Makinson: Ils parlent en leur nom et ne font pas partie de notre association, la Fédération canadienne du travail. Nous sommes affiliés au Congrès du travail du Canada.

[Texte]

Mr. Flis: But do your members, and you, see the industrial spinoffs from the passage of this bill?

Mr. Makinson: I did not get you. I did not hear you.

Mr. Flis: Do your members see the industrial spinoffs, which means more jobs for your members, by the passage of Bill C-155?

Mr. Makinson: There is a strong feeling with the way it is projected, and the story we get about how it will come through if changes are made, if it does not go directly to the farmer, where the farmer can in fact get the economy rolling. He has to get the economy rolling. If the farmer cannot operate, there is no point in having plants in the city, and as many jobs as you want to create. If you cannot sell the machinery, there is no point in making the machinery.

Mr. Flis: But if the railway companies have to build more tracks, have to tunnel through the mountains, etc., more boxcars, will this not all stimulate the economy and create more jobs for your members?

Mr. Makinson: There is no doubt about it, it would. But I am saying that as I see it today, I can see no immediate help for the farmer. I would suggest if there is going to be any change, more of the subsidies should be going to the farmers, rather than to the railroads and the grain elevator operators, etc. I think money should be going to the farmer.

Mr. Flis: Were you here for the presentation made by the witnesses before us?

Mr. Makinson: Yes I was.

Mr. Flis: I guess maybe you cannot speak on behalf of your membership—just say, have you seen it before? Have you seen the presentation before?

Mr. Makinson: No. No I have not. I did not get a copy. All I could do was answer to what I had heard over the years.

Mr. Flis: From what you have seen and heard, can you see your association supporting that proposal?

Mr. Makinson: I have my reservations about it.

Mr. Flis: If you had a choice of the bill going through Parliament as is, with payment to the railways, or amended with payment to the producers—or producers and railways, whatever—what would the two organizations' preference be?

[Traduction]

M. Flis: Est-ce que les membres de votre association et vous-même voyez quels pourraient être les avantages secondaires de l'adoption de ce projet de loi?

M. Makinson: Je vous ai mal compris; je n'ai pas entendu.

M. Flis: Les membres de votre association sont-ils conscients des répercussions secondaires de l'adoption de ce projet de loi pour le secteur industriel, c'est-à-dire un plus grand nombre d'emplois?

M. Makinson: Notre opinion est très arrêtée quant à l'application prévue de ce projet de loi et nous avons entendu certaines prévisions quant aux résultats possibles des modifications si les versements ne sont pas transmis directement aux fermiers afin que ceux-ci relancent l'économie; la relance doit être amorcée par l'agriculteur. Si celui-ci ne peut exploiter son entreprise, il n'y a aucune raison pour installer des usines dans les villes et créer autant d'emplois que vous voulez. Si vous ne pouvez pas vendre la machinerie agricole, il est inutile de la fabriquer.

M. Flis: Mais si les compagnies de chemins de fer doivent installer d'autres rails, creuser des tunnels dans les montagnes, acheter un plus grand nombre de wagons couverts, etc., ne vont-elles pas stimuler l'économie et créer des emplois additionnels pour vos membres?

M. Makinson: Il n'existe aucun doute à ce sujet; ce serait effectivement le résultat. Toutefois, je déclare que selon ce que je peux constater aujourd'hui, je ne prévois aucune aide immédiate pour les agriculteurs. Je voudrais suggérer que, si on doit apporter des modifications, une plus grande part des subventions soit versée aux agriculteurs plutôt qu'aux compagnies de chemins de fer, aux exploitants de silos, et caetera. Je suis persuadé que les sommes devraient être remises aux agriculteurs.

M. Flis: Étiez-vous ici lors de la présentation des autres témoins?

M. Makinson: Oui.

M. Flis: Je suppose que vous ne pouvez pas parler au nom des membres de votre association, mais dites-moi simplement avez-vous déjà vu une telle présentation? Avez-vous été témoin de la présentation précédente?

M. Makinson: Non, et je n'ai pas reçu d'exemplaire du document présenté. Tout ce que je peux faire, c'est répondre en fonction de ce que j'ai entendu au cours des années.

M. Flis: À partir de ce que vous avez vu et entendu, pouvez-vous déclarer que votre association serait en faveur de cette proposition?

M. Makinson: J'ai des réserves à ce sujet.

M. Flis: Si vous pouviez choisir entre l'adoption du projet de loi selon son état actuel, c'est-à-dire avec paiement aux compagnies de chemins de fer, ou avec modification et paiement aux producteurs ou aux producteurs et aux compagnies conjointement, quelle serait, d'après vous, l'option de ces deux organismes?

[Text]

Mr. Makinson: I would have to see those type of changes before I could make an answer that would be satisfactory to this committee.

Mr. Flis: Do I have any more time, Mr. chairman?

The Vice-Chairman: Two minutes.

Mr. Flis: If I could give those to Mr. Reid then.

The Vice-Chairman: Allright. Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, my question is concerning the \$75 million spinoff benefits which have been proposed for Winnipeg as a result of this changeover in the Crow rate.

Is the labour council aware of the announcements that have been made about the \$75 million in terms of the industrial infrastructure of Winnipeg?

Mr. Makinson: I have to admit the brief was sent in prior to that, or it was drafted up prior to that.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Could you give us a comment on the reaction of your two organizations to the announcement and to the industrial benefits that will accrue to Winnipeg and the changes in the northern economy?

Mr. Makinson: I am not in a position to comment at this time.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Would you not say that as a result of the announcement of those additional benefits some of the points you make in your brief perhaps were premature in view of those announcements?

Mr. Makinson: I would not say so.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Put yourself in the position for example of Mr. Pepin when he made his first announcement, then when he made his announcement in May when he changed the system. In other words, he had to make significant changes in his original proposal after discussions. I am suggesting there has been a change in the circumstances since you wrote your brief. Would that not want to make you change some of your conclusions?

Or is the announcement of the offsets of \$75 million sufficiently small as to not change your opinion in any of the specifics you had in your brief?

Mr. Makinson: Well right at this point in time, I am not prepared to answer that.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): But you would say your brief therefore was prepared before the announcement of the \$75 million offsets?

Mr. Makinson: That is correct.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): And neither of your organizations has had an opportunity to look at the current situation as a result of those changes.

Mr. Makinson: That is exactly the position.

[Translation]

M. Makinson: Je devrais d'abord voir quelles sont ces modifications avant de donner une réponse satisfaisante au Comité.

M. Flis: Combien de temps avons-nous encore, monsieur le président?

Le vice-président: Deux minutes.

M. Flis: Pourrais-je alors accorder cette période à M. Reid?

Le vice-président: D'accord. Monsieur Reid, vous avez la parole.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, ma question concerne les bénéfices secondaires de 75 millions de dollars qui, selon la proposition, iront à la région de Winnipeg à la suite de cette modification du tarif du Nid-de-Corbeau.

Le *Labour Council* a-t-il pris connaissance des déclarations faites au sujet des 75 millions de dollars qui seraient consacrés à l'infrastructure industrielle de Winnipeg?

M. Makinson: Je dois admettre que le mémoire a été transmis avant cette déclaration ou du moins qu'il a été rédigé antérieurement.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Pourriez-vous commenter la réaction de vos deux organismes à cette annonce, à l'égard des bénéfices dont jouirait Winnipeg sur la plan industriel et à l'égard des transformations de l'économie du Nord?

M. Makinson: Je ne peux faire de tels commentaires pour le moment.

M. Reid (Kenora—Rainy River): N'êtes-vous pas d'avis qu'à la lumière de l'annonce de ces bénéfices additionnels, certains points de votre mémoire semblent prématurés?

M. Makinson: Je ne le crois pas.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Mettez-vous à la place, par exemple, de M. Pepin lorsqu'il a fait sa première déclaration et ensuite lorsqu'il a fait une deuxième déclaration, en mai, pour annoncer qu'il modifiait le système. En d'autres mots, il a dû modifier de façon importante sa proposition originale à la suite des discussions. Je veux simplement suggérer que les circonstances ont changé depuis la rédaction de votre mémoire. Ne souhaiteriez-vous pas modifier une partie de vos conclusions?

D'autre part, ces bénéfices secondaires de 75 millions de dollars représentent-ils une somme si petite qu'elle ne change pas votre opinion à l'égard des points précis de votre mémoire?

M. Makinson: À cet instant précis, je ne suis pas prêt à répondre à cette question.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Vous avez toutefois déclaré que votre mémoire a bien été rédigé avant l'annonce des bénéfices secondaires de 75 millions de dollars?

M. Makinson: C'est exact.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Et les organismes que vous représentez n'ont pas eu l'occasion d'examiner la situation actuelle à la suite de ces changements.

M. Makinson: Voilà exactement ce qui s'est produit.

[Texte]

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you.

Mr. Makinson: For those of you who may not be aware of the procedure, we are on a summer schedule at this point in time and have not had a meeting for over a month relating to this.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): We are on a summer schedule too.

The Vice-Chairman: I would like to call on Mr. Althouse please.

Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman.

I note in your brief, sir, you have apparently been looking at some of the preliminary work that went into the decision to do away with the Crow. I do not know whether your council weighed the possible benefits from the 370,000 person-years of work spread over 10 years and the amount of it that would accrue to Manitoba, against the something like 2,200 jobs that Mr. Gilson and Mr. Tyrchniewicz had projected would be lost in Manitoba when the freight rate to the farmer went to four times Crow. I do not know what went into your decision, but perhaps you could tell us what kinds of things entered into it. You seem to think the healthy farms are more important to jobs in Manitoba—or in Winnipeg, at least—than to . . .

• 2040

Mr. Makinson: It is true that the Winnipeg area and the plants within the Winnipeg area depend a lot on a thriving community for the farmer. If the farmers are in bad shape, we are all in relatively bad shape.

As for the position that how many hundreds and thousands of jobs would be created over a 10-year period, I think one of the things we are looking at, right from the start, is the fact that it is going to be costing the farmer, from what we read, \$1 million extra each year, until they reach a certain level.

As far as we are concerned, the feeling we have is we do not like to jeopardize one group within society over another. We feel that all of us deserve a relatively good shake at the table, and we feel the farmers are really not getting a fair shake.

We also feel that it has a boomerang effect on those of us who work in the plants relating to the agricultural scene. We do have a lot of members. I am talking about companies like Co-op Implements. I am talking about places like the Versatile Farm Equipment Company, which has a lot of people who depend on the agricultural industry's thriving.

Mr. Althouse: The bulk of your members seem, therefore, to be engaged in manufacturing goods and services which farmers use, and you are quite concerned that there will be an

[Traduction]

M. Reid (Kenora—Rainy River): Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci.

M. Makinson: Je m'adresse à ceux d'entre vous qui ne connaissent pas la procédure; nos organismes ont adopté l'horaire d'été et, à cette date, nous n'avons pas convoqué de réunion depuis plus d'un mois à ce sujet.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Nous avons aussi adopté un horaire d'été.

Le vice-président: J'aimerais donner la parole à M. Althouse, s'il vous plaît.

Monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président.

Je remarque dans votre mémoire, monsieur, que vous avez apparemment examiné certains travaux préliminaires qui ont donné lieu à la décision d'abolir le tarif du Nid-de-Corbeau. Je me demande si votre conseil a réellement mesuré les bénéfices éventuels générés par 370,000 années-personnes de travail réparties sur dix ans et s'il a calculé la part du Manitoba par rapport aux quelque 2,200 emplois qui, selon MM. Gilson et Tyrchniewicz, seraient perdus au Manitoba si le prix du transport pour les agriculteurs, grimpait jusqu'à quatre fois le tarif actuel du Nid-de-Corbeau. Je ne sais pas ce qui a motivé votre décision, mais peut-être pourriez-vous nous dire sur quoi elle est fondée. Vous semblez croire que les exploitations agricoles prospères sont plus importantes pour les emplois au Manitoba (ou à Winnipeg) au moins . . . que . . .

M. Makinson: Il est vrai que la région de Winnipeg et que les usines de cette région sont hautement tributaires d'une collectivité florissante pour l'agriculteur. Si les agriculteurs sont en mauvaise posture, alors nous sommes en posture relativement mauvaise.

Pour ce qui est du fait de savoir combien de centaines et de milliers d'emplois seraient créés au cours d'une décennie, je pense que ce que nous envisageons, depuis le début, est le fait que cela coûtera aux agriculteurs, d'après ce que nous avons lu, un million de dollars supplémentaire chaque année, jusqu'à ce qu'ils atteignent un certain niveau.

Quant à nous, nous n'aimons pas mettre en péril un groupe, au sein de notre société, au bénéfice d'un autre. Nous estimons que nous avons tous relativement droit au chapitre et que les agriculteurs ne reçoivent pas une juste participation.

Nous pensons que cela a également un effet de boomerang sur ceux d'entre nous qui travaillent dans les usines où les activités sont tributaires du secteur agricole. Nous avons vraiment beaucoup de membres. Je parle de sociétés comme *Co-op Implements* et *Versatile Farm Equipment Company* dans lesquelles beaucoup de personnes sont tributaires de la prospérité de l'industrie agricole.

M. Althouse: L'ensemble de vos membres semble, par conséquent, travailler à la fabrication de marchandises et services qu'utilisent les agriculteurs et la source de vos

[Text]

increase in the loss of farmers' income because of this particular change.

Mr. Makinson: Either directly or indirectly.

Mr. Althouse: Mr. Chairman, in the last few days we heard a similar kind of analysis from the Alberta Federation of Labour. Also we heard, as you recall, from some of the processors in Alberta who, when asked about the opportunities for increased processing and markets for that processed product, were quite dubious about the immediate future prospects for expanded processing. They pointed out their plants were only working at 75% capacity, and there was a need for renewing and upgrading some of those plants, and perhaps for doing away with some of them.

You mentioned that Canada Packers is one of the processors in Winnipeg that is faced with that prospect. Several others have closed out. Are some of your members involved in meat processing?

Mr. Makinson: No doubt about it. One of our biggest memberships came out of the packing house industries. We did lose a lot of members with the closure of the Swift's plant here in Winnipeg several years ago.

Mr. Althouse: I note that we do not appear to have packing house representatives or processors before us in the Winnipeg segment of the hearings. Do you, through the members who are packing house workers, have any information as to what the plant capacity is in Winnipeg, how soon the plant would have to be replaced to bring it up to modern standards, and if that happened, how many workers would lose their jobs because the new plants were much less reliant on labour than the old ones?

Mr. Makinson: I am sorry, but I really cannot answer that question. If I led you to believe in my opening remarks that Canada Packers was going to close, it was not my intent to lead you to that. I have no idea whether they are going to close. I am just suggesting that the Canada Packers plant in Winnipeg is one of the older of the larger plants. As always happens, these plants eventually have to be either modernized or rebuilt. I would suggest that, with the age of that particular plant, it might not be too far off that it would be one of the first packing plants of any magnitude which could be affected.

Mr. Althouse: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much. This concludes the questioning for this representative. I want to thank you for appearing here as a witness, Mr. Makinson. We appreciate it very much.

I now call on the Winnipeg Chamber of Commerce, with Mr. Jim Wright, President, and whoever is accompanying him. Mr. Wright, please.

[Translation]

préoccupations est une augmentation des pertes de revenu des agriculteurs en raison de ces changements particuliers.

M. Makinson: Directement ou indirectement.

M. Althouse: Monsieur le président, au cours des derniers jours, nous avons entendu de semblables analyses de la part de l'*Alberta Federation of Labour*. Nous avons également reçu, vous vous en souviendrez, le témoignage de certains transformateurs de l'Alberta qui, lorsqu'on leur a posé les questions au sujet des débouchés relatifs à une transformation et à des marchés accrus pour ce produit transformé se sont montrés sceptiques au sujet des avantages immédiats que pourrait procurer une transformation accrue dans l'avenir. Ils ont souligné que leurs usines ne travaillent qu'à 75 p. 100 de leur capacité et qu'il était nécessaire de moderniser et d'améliorer certaines de ces usines et peut-être d'en éliminer quelques-unes.

Vous avez indiqué que la Canada Packers est une des usines de transformation à Winnipeg qui doit faire face à ce genre de situation. Plusieurs autres ont fermé leurs portes. Est-ce que certains de vos membres travaillent dans le domaine de la transformation de la viande?

M. Makinson: Bien sûr. Une grande partie de nos membres viennent de conserveries. Nous avons perdu beaucoup de membres lors de la fermeture de l'usine Swift ici à Winnipeg, il y a plusieurs années.

M. Althouse: Je remarque que nous ne semblons pas avoir de représentants de l'industrie de la conserverie ou de la transformation parmi la délégation de Winnipeg, à nos audiences. Par l'intermédiaire des membres qui travaillent dans les conserveries, avez-vous des renseignements au sujet de la capacité de l'usine à Winnipeg, dans combien de temps elle devrait être remplacée pour la rendre conforme aux normes modernes et, le cas échéant, combien de travailleurs perdraient leurs emplois parce que les nouvelles usines nécessitent moins de ressources humaines que les anciennes?

M. Makinson: Je suis désolé, mais je ne peux vraiment pas répondre à cette question. Si je vous ai amené à croire dans mes observations d'introduction que la Canada Packers allait fermer ses portes, ce fut involontaire. Je ne sais pas du tout s'ils vont fermer. J'indique simplement que l'usine de la Canada Packers à Winnipeg est une des plus anciennes parmi les plus importantes. Comme cela se produit toujours, ces usines doivent éventuellement être modernisées ou reconstruites. Je fais simplement remarquer que, compte tenu de l'âge de cette usine particulière, il se pourrait que, dans un avenir assez prévisible, elle soit l'une des premières usines de conservation d'une certaine importance à être touchée.

M. Althouse: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le vice-président: Merci infiniment. Cela met un terme à la période de questions pour ce représentant. Je désire vous remercier d'avoir témoigné, monsieur Makinson. Nous avons beaucoup apprécié votre témoignage.

J'invite maintenant le président de la Chambre de commerce de Winnipeg, M. Jim Wright, ainsi que les personnes qui l'accompagnent à témoigner. Monsieur Wright, s'il vous plaît.

[Texte]

• 2050

Welcome to this committee hearing, Mr. Wright. Would you be kind enough to introduce the people who are accompanying you?

Mr. Jim Wright (President, Winnipeg Chamber of Commerce): Mr. Chairman, I am accompanied tonight by Mr. Kent Magarrell, who is Chairman of the Winnipeg Chamber of Commerce Agriculture Committee; Mr. Ron Kaletzke, who is Chairman of the Transportation Committee; and Mr. Bob Thomson, who is General Manager of the Winnipeg Business Development Corporation.

The Vice-Chairman: Would you proceed to give us a synopsis of your brief, and then we will go to questioning.

Mr. J. Wright: The Winnipeg Chamber of Commerce represents over 1,400 corporations and 4,500 business and professional people in Winnipeg. We wish to thank you at this time for the opportunity to appear here tonight.

As our brief is in front of you, the question I would like to ask is: Do you wish us to have our recommendations read or would you prefer to proceed directly to questions of our delegation, which we will be very pleased to answer to the best of our ability?

The Vice-Chairman: We generally prefer a quick capsule form of the conclusions or the main recommendations, if you can do that, sir.

Mr. J. Wright: Thank you.

The capsule recommendations, then, are four from the Winnipeg Chamber of Commerce.

No. 1: That the Government of Canada be commended for having addressed the statutory grain rate issue and be urged to bring about a resolution of the problem at the earliest time possible.

No. 2: That the freight rates on various agricultural commodities not distort the comparative advantage of different regions in the location of primary and secondary industry. As an example, all freight rates should have a relationship to costs.

No. 3: That any moneys provided by the Government of Canada as compensation in respect of the statutory rate be paid to the producers. This ensures that the moneys will be in the hands of those in the best position to ensure that a system is developed which will serve their needs in an efficient manner.

No. 4: That if subsidies are to be a part of national transportation policy they be readily identifiable with incentives for performance included in any payment scheme. The amount of the payments and the beneficiaries should be clearly identified.

That is a summation of our recommendations.

[Traduction]

Bienvenue à l'audience de ce Comité, monsieur Wright. Seriez-vous assez aimable de nous présenter les personnes qui vous accompagnent?

M. Jim Wright (président de la Chambre de Commerce de Winnipeg): Monsieur le président, je suis accompagné ce soir par MM. Kent Magarrell, président du Comité d'agriculture de la Chambre de Commerce, Ron Kaletzke, président du Comité des transports et Bob Thomson, directeur général de la *Winnipeg Business Development Corporation*.

Le vice-président: Pourriez-vous nous donner un bref résumé de votre exposé et ensuite nous passerons aux questions?

M. J. Wright: La Chambre de Commerce de Winnipeg représente plus de 1,400 sociétés et 4,500 entreprises et professionnels à Winnipeg. Nous aimerions vous remercier de l'occasion qui nous est donnée de nous exprimer devant votre Comité ici ce soir.

Comme vous disposez d'exemplaires de notre exposé, j'aimerais vous poser la question suivante: souhaitez-vous que nous lisions nos recommandations ou préférez-vous poser directement à notre délégation des questions auxquelles nous nous ferons un plaisir de répondre au meilleur de notre connaissance?

Le vice-président: En général, nous préférons un bref sommaire des conclusions ou des principales recommandations. Si vous pouvez le faire, monsieur.

M. J. Wright: Merci.

Voici un résumé des quatre recommandations de la Chambre de Commerce de Winnipeg.

N° 1: Que soient loués les efforts du gouvernement du Canada visant à soulever la question du tarif statutaire relatif aux céréales et qu'il soit exhorté à résoudre le problème le plus tôt possible.

N° 2: Que les taux de fret relatifs à divers produits agricoles ne déforment pas l'avantage comparatif de diverses régions où se trouvent des industries primaires et secondaires. Par exemple, tous les taux de fret doivent être établis en relation avec les coûts.

N° 3: Que tout l'argent fourni par le gouvernement du Canada comme rémunération conformément aux taux statutaire soit versé aux producteurs. Ainsi l'argent se trouvera dans les mains de ceux qui sont en meilleure posture pour veiller à ce que soit mis sur pied un réseau qui réponde à leurs besoins d'une manière efficace.

N° 4: Que, si des subventions doivent être accordées dans le cadre d'une politique de transport nationale, elles soient rapidement identifiables et comportent des primes au rendement, y compris dans tous les plans de paiement. Le montant des paiements ainsi que les bénéficiaires doivent être clairement déterminés.

Voilà le résumé de nos recommandations.

[Text]

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Wright. For the information of yourself and your associates, it is the customary practice to have your entire brief appended to today's proceedings and they will be on record for review by any of the members of the committee when they return to the clause-by-clause of the particular bill.

Mr. J. Wright: Thank you.

The Vice-Chairman: I will now call on Mr. Mayer as the first questioner.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman.

I would like to welcome the Chamber here this evening. They are always an important part of any business community. I come from a small community, and the Chamber is very active there and very helpful in the community.

In your letter dated July 21 to the clerk of the committee, in the second paragraph you say:

In order to achieve the objectives above

—one of the objectives being efficiency . . .

it is essential that the transportation rates reflect the real costs of moving grain and that the shipper pay these costs. A transportation system based on these premises provides the incentive for the shipper to minimize transportation and handling costs.

There are a couple of issues I would like to raise with you in regard to that statement.

First of all, do you not recognize that the Government of Canada has some kind of historic obligation to the producers of the country to see that grain is put in export position in the best competitive position possible?

The second item I would like to raise with you is that it is very hard for producers to be competitive in minimizing their costs when it comes to the railways, because the railways are really in a monopoly position and we have to achieve some of the minimization of costs on the railways through some form of regulation. I wonder if you really mean what I take you to, that the producers should bear the real costs of moving their grain.

The Vice-Chairman: Mr. Wright, or whomever you designate to answer that.

Mr. J. Wright: I would like Mr. Kaletzke to answer that.

The Vice-Chairman: Mr. Kaletzke.

Mr. Ron Kaletzke (Chairman, Transport Committee, Winnipeg Chamber of Commerce): I will answer the last part of your question first, and then I will pass it over to Mr. Kent Magarrell.

In relationship to costs, what we are relating to there is that the Crow rate under its current structure is being subsidized by all citizens of Canada through taxation and there is a disparity of cost to relationship to what is coming out of

[Translation]

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Wright. Pour votre information et celle de vos associés il est de pratique courante d'annexer tout l'exposé au procès-verbal des délibérations du jour afin que tous les membres du Comité puissent l'examiner lorsqu'ils reviennent à l'analyse, clause par clause, de ce projet de loi particulier.

M. J. Wright: Merci.

Le vice-président: Je demanderais maintenant à M. Mayer de commencer à poser des questions.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais souhaiter la bienvenue ici ce soir aux membres de la Chambre de Commerce. Ils jouent toujours un rôle important dans toute collectivité. Je viens d'une petite localité où la Chambre de Commerce s'est toujours montrée très active et très utile à la collectivité.

Dans votre lettre du 21 juillet adressée au secrétaire du Comité, dans le deuxième paragraphe vous déclarez:

Afin d'atteindre les objectifs susmentionnés

. . . un des objectifs étant l'efficacité . . .

il est essentiel que les taux de transport reflètent les coûts réels du transport des céréales et que l'expéditeur en soit responsable. Un réseau de transport fondé sur ces prémices encourage l'expéditeur à minimiser les coûts de transport et de manutention.

J'aimerais soulever quelques questions relatives à cette déclaration.

En premier lieu, ne reconnaissez-vous pas que le gouvernement du Canada a une certaine obligation historique envers les producteurs de ce pays de voir à ce que les céréales soient mises en position d'exportation de la façon la plus concurrentielle possible?

La deuxième question que j'aimerais soulever est qu'il est très difficile pour les producteurs d'être concurrentiels en minimisant leurs coûts lorsqu'il s'agit du transport par chemins de fer, parce que les sociétés de chemins de fer ont en réalité un monopole et que la minimisation des coûts du transport par chemins de fer doit se faire par une sorte de réglementation. Je me demande si vous voulez vraiment dire ce que je crois être votre pensée, c'est-à-dire que les producteurs doivent assumer les coûts réels du transport de leurs céréales.

Le vice-président: Monsieur Wright, ou quiconque vous souhaitez voir répondre à cette question.

M. J. Wright: J'aimerais que M. Kaletzke réponde à cette question.

Le vice-président: Monsieur Kaletzke.

M. Ron Kaletzke (président du Comité des transports de la Chambre de Commerce de Winnipeg): En premier lieu, je répondrai à la dernière partie de votre question et ensuite je laisserai la parole à M. Kent Magarrell.

Pour ce qui est des coûts, ce que nous souhaitons exprimer ici c'est que le tarif du Nid-de-Corbeau, dans sa structure actuelle, est subventionné par tous les citoyens du Canada au moyen d'une imposition et qu'il y a une disparité des coûts

[Texte]

the... Instead of citizens paying for these costs, the direct costs should come from the producer and this costing relationship should be subsidized in actual cost to what should be really borne cost, what is actually incurring to the railways.

We are also saying there that we would like to see, other than the railways, another mode of transportation possibly being developed in the future, the future possibly being truck. Thereby, if the producer is actually being paid, they have the opportunity to exercise their option of utilizing that benefit of costs that are through the Crow rate, like going to the producer, for utilizing whatever mode of transportation they would elect to choose.

The Vice-Chairman: Mr. Magarrell, are you going to continue?

Mr. Kent Magarrell (Chairman, Agriculture Committee, Winnipeg Chamber of Commerce): With respect to the historic obligation, that goes back to the original Crow's Nest rate agreement, etc. I believe the word "efficiency" is somewhere in that agreement, and I think the Government of Canada has the obligation to ensure that not only agriculture but all industries have access to an efficient, reasonable system that move their products at a reasonable rate and that reasonable rate is reflected with costs. I do not see where perhaps the agricultural community has any more of a special obligation by the federal government than any other business community to have their products moved at a fair and reasonable cost.

Mr. Mayer: To get back to the comment on trucks, do you really think trucks can be competitive with the railroads from the middle of Saskatchewan to Vancouver or from the middle of Saskatchewan to Thunder Bay? I think most people agree that trucks have a role to play, but are you suggesting that they can compete with railways over those distances?

Mr. Kaletzke: Possibly—not in all areas—if they may be able to run either to a terminus point or to possibly... I suggested there were experiments tried from Winnipeg to Thunder Bay with some degree of success. There was a relationship of cost obviously, but that opportunity might present itself if the farmer were having that opportunity to possibly have his own equipment and run his own trucks. That could possibly occur.

Mr. Mayer: Let me ask you another question along the same line. One of the concerns that I think we all have is that this bill not be too generous to the railways and too expensive for producers. We hear that particularly now when grain prices have been falling for the last two or three years and input costs keep going up.

One of the concerns I raise continually with every group or individual who appears in front of us is what we can do to

[Traduction]

pour ce qui provient de... Au lieu que ce soit les citoyens qui payent pour ces coûts, les coûts directs devraient être pris en charge par le producteur et ce rapport des coûts devrait faire l'objet de subventions des coûts réels, de ce qui devrait être en réalité des coûts pris en charge, et qui de fait sont assumés par les sociétés de chemins de fer.

Nous soulignons également que nous aimerions voir se développer, dans l'avenir, un mode de transport autre que le chemin de fer, peut-être le transport par camion. Par conséquent, si les producteurs sont réellement payés, ils ont l'occasion d'exercer leur choix d'utiliser cet avantage des coûts qui, par l'intermédiaire du tarif du Nid-de-Corbeau, permettent aux producteurs d'utiliser le mode de transport de leur choix.

Le vice-président: Monsieur Magarrell, souhaitez-vous continuer?

M. Kent Magarrell (président du Comité d'agriculture de la Chambre de Commerce de Winnipeg): En ce qui a trait à l'obligation historique, cela remonte à l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau, et caetera. Je crois que le mot «efficacité» figure quelque part dans cette entente et j'estime que le gouvernement du Canada a l'obligation de veiller à ce que non seulement l'industrie agricole, mais également toutes les industries aient accès à un réseau efficace et raisonnable de transport, pour leurs produits, à un taux raisonnable et que ce taux raisonnable se reflète dans les coûts. Je ne vois pas pourquoi le gouvernement fédéral a envers la collectivité agricole une obligation plus particulière qu'envers les autres collectivités, de les aider à transporter leurs produits à un taux juste et raisonnable.

M. Mayer: Pour revenir au transport par camion, croyez-vous vraiment que des camions puissent faire la concurrence aux chemins de fer du milieu de la Saskatchewan jusqu'à Vancouver ou du milieu de la Saskatchewan jusqu'à Thunder Bay? Je crois que tout le monde est d'accord sur le fait que les camions ont un rôle à jouer, mais est-ce que vous prétendez qu'ils peuvent faire la concurrence aux chemins de fer sur de telles distances?

M. Kaletzke: Peut-être, pas dans toutes les régions, s'ils peuvent rouler jusqu'à un terminus ou peut-être... Je sais que certaines expériences ont été tentées de Winnipeg à Thunder Bay avec un certain succès. De toute évidence, il y avait une relation avec les coûts, mais cette occasion pourrait se présenter si les agriculteurs pouvaient posséder leur propre équipement et leurs propres camions. Cela pourrait se produire.

M. Mayer: Laissez-moi vous poser une autre question dans le même ordre d'idée. Une des préoccupations qui nous touchent tous, je pense, est que ce projet de loi ne soit ni trop généreux pour les chemins de fer ni trop coûteux pour les producteurs. C'est ce que nous entendons, particulièrement à l'heure actuelle, lorsque les prix des céréales ont accusé une chute au cours des deux ou trois dernières années et que les coûts de production continuent de monter.

Une des préoccupations que je souligne régulièrement avec chaque groupe ou chaque personne qui témoignent devant

[Text]

force the railways to minimize their costs. If you have looked at the bill, you will know that the inflationary part of the costs that is going to be asked to be picked up or that the railways can demonstrate that they have incurred is going to be asked to be picked up first of all by the producers and then by the government.

My contention is that if somebody else is looking after the first percentage points . . . If you people as businessmen knew, for instance, that your heating costs could go up by 6% each year and somebody else would be forced to pick those costs up, you would not do a lot about insulating your buildings or seeing that thermostats were closed down at night or putting on storm windows. I think the same thing applies with railways. If they know that they can demonstrate an inflationary cost from year to year and somebody else is going to pick it up, there is going to be no incentive on the railways to hold their costs down.

I wonder what you would think in terms of competitiveness or efficiency if the railways had to share in whatever costs they could demonstrate had gone up from one year to the next. Do I make the case well enough so you understand what I am saying?

• 2100

Mr. Kaletzke: I believe so. That is the reason why we would like to see some other interfacing of a mode of transportation other than railway. It is to keep the railways honest, basically; to keep those costs within line of the inflationary figures. Under the current system, by paying the railways the farmer has no possible opportunity to choose to use any mode of transportation other than rail. If the producers pay, he has an opportunity possibly to select another mode of transportation and possibly keep an imbalancing factor within the railways. Right now, the railways have a monopoly on that. With that opportunity pertaining to the producer, he has a right to exercise his cost, and that cost is selection of transportation.

Mr. Mayer: Let me ask you one other question. The chairman is giving me the evil eye here; time goes very quickly.

In terms of the over-all thrust of the bill—and you commend the government in your summation, in the recommendations, for addressing the statutory grain rate issue—do you see that issue as a transportation issue or policy, or do you see it as an over-all agricultural or developmental issue or policy? How would you respond to that kind of a question?

Mr. Kaletzke: We would address it as being both transportation and agriculture; the two are interrelated.

Mr. Mayer: Could you elaborate a little on that in terms of how you see it as an agricultural policy or a developmental policy, and how you see it as a transportation policy?

[Translation]

notre Comité est ce que nous pouvons faire pour forcer les sociétés de chemins de fer à minimiser leurs coûts. Si vous avez étudié le projet de loi, vous aurez remarqué que la partie inflationniste des coûts que l'on demandera d'assumer ou que les sociétés de chemins de fer peuvent démontrer avoir assumée devra être prise en charge, en premier lieu, par les producteurs et ensuite par le gouvernement.

Ce que je soutiens c'est que si quelqu'un d'autre s'occupe des premiers points de pourcentage . . . Si vous, en tant qu'hommes d'affaires, saviez, par exemple, que vos frais de chauffage allaient augmenter de 6 p. 100 chaque année et que quelqu'un d'autre les prendrait en charge, vous ne vous préoccuperiez pas d'isoler vos immeubles ou de baisser les thermostats le soir ou d'installer des doubles fenêtres. Je crois que la même théorie s'applique ici aux sociétés de chemin de fer. Si elles estiment pouvoir montrer un coût inflationniste d'année en année et que quelqu'un d'autre le prenne en charge, elles ne feront aucun effort pour maintenir leurs coûts au plus bas niveau possible.

Je me demande, en termes de concurrence ou d'efficacité, ce que vous penseriez du fait que les sociétés de chemins de fer doivent partager tous les coûts qui augmentent d'une année à l'autre. Suis-je suffisamment clair pour que vous compreniez ce que j'essaie de vous démontrer?

M. Kaletzke: C'est ce que je crois. C'est la raison pour laquelle nous aimerions qu'il y ait une interface avec un autre mode de transport que les chemins de fer. Cela permettrait, essentiellement, de s'assurer que ces coûts demeurent en relation plus étroite avec l'inflation. Dans le système actuel en vertu duquel les sociétés ferroviaires reçoivent les fonds, l'agriculteur n'a pas la possibilité de choisir un autre mode de transport que le rail. Si ce sont les producteurs qui paient, ils pourront choisir un autre mode de transport et peut-être créer un effet de déséquilibre pour les sociétés ferroviaires. Actuellement, ces dernières exercent un monopole à cet égard. Si on offrait cette possibilité au producteur, il pourrait décider où affecter les fonds, en choisissant le mode de transport.

M. Mayer: J'aimerais vous poser une autre question. Le président me fait les gros yeux; le temps passe très vite.

Du point de vue de l'impact global du projet de loi—et vous avez félicité le gouvernement, dans les recommandations de votre exposé, de s'être attaqué aux problèmes des tarifs de transport du grain—est-ce que vous percevez cette question comme un débat ou une politique sur le transport, ou encore comme un débat ou une politique en matière d'agriculture ou de développement? Comment répondriez-vous à ce genre de question?

M. Kaletzke: Nous sommes d'avis qu'il s'agit d'une question touchant aussi bien le transport que l'agriculture; les deux sont interreliés.

M. Mayer: Pourriez-vous nous expliquer plus en détail comment vous percevez cette question comme une politique d'agriculture ou de développement, et comment vous la percevez comme une politique de transport?

[Texte]

Mr. Kaletzke: Well, the agriculture has been produced and the end product has been moved from point A to point B—being the port and the relationship between the two. And there is a cost relationship to transporting those goods for export. If those comparative costs are at a disadvantage to us, then we cannot export the commodities. So in relationship, the cost of regional disparities of actual cost by the railways in relationship to distance has a great bearing on that.

Mr. Mayer: Could I ask you very briefly then if you have any other concerns over the content of the bill other than the one you have outlined, in that you think the government portion of the \$651 million should go to producers? Do you have any other areas of concern that you would like to see amended in the bill?

The Vice-Chairman: Who will answer that?

Mr. Magarrell: I guess the only concern is the continual reference to having a regulated and cost-based system. There seems to be a feeling throughout the bill that competition is absent in agricultural transportation, that if the railways are given the chance, they will raise the rates so high that they will completely squeeze everybody dry. It has not happened with any other industry in Canada. The railways have to live. They must have traffic. If they squeeze the shipper dry, the traffic does not move. It happens in mining. It happens in coal. It happens in other bulk products that really have a much higher percentage of their market value as part of transportation. Those commodities still move because the railways have to recognize the market.

I really feel that with the proper comparative aspects in the system and with more reliance on the National Transportation Act, which has been shown to be an excellent act ever since it was brought in in 1967, there are some very fine mechanics already existing to ensure that the railways will be at least reasonable in their demands, and that just a few more watchdogs are all that is required. This continual reference to being cost-based and hammered over the head to me does not seem to be belief in competition, or belief in efficiency or belief in companies fighting for business.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Mayer. Your time is up.

For the information of the witnesses, I mention your name when you begin to speak so that the record equipment does not just have a voice but knows who the owner of that voice is, unless you want to identify yourselves before you start answering.

I now call on Mr. Reid, please.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Chairman, I have a question for Mr. Kaletzke.

[Traduction]

M. Kaletzke: On cultive des produits, et ils doivent ensuite être déplacés du point A au point B—c'est-à-dire le port—voilà la relation entre les deux. Et le facteur coût est important en ce qui concerne le transport de ces produits pour l'exportation. Si les coûts comparatifs nous désavantagent, nous ne pouvons pas exporter nos produits. Par conséquent, les disparités régionales dans le coût réel pour les sociétés ferroviaires en fonction de la distance sont un élément très important.

M. Mayer: Est-ce que je peux vous demander très brièvement, dans ce cas, si le projet de loi suscite chez vous d'autres inquiétudes que celle dont vous avez parlé, c'est-à-dire que la portion gouvernementale des 651 millions de dollars devrait aller aux producteurs? Est-ce qu'il y a d'autres éléments d'inquiétude que vous aimeriez voir modifier dans le projet de loi?

Le vice-président: Qui désire répondre?

M. Magarrell: Je crois que la seule chose qui nous inquiète, c'est de voir cette constante référence à un système réglementé et fondé sur les coûts. On semble exprimer, tout au long du projet de loi, le sentiment qu'il y a absence de concurrence dans le transport des produits agricoles, et que si les sociétés ferroviaires en ont la chance, elles augmenteront tellement les tarifs qu'elles saigneront tout le monde à blanc. Cela ne s'est pas produit pour aucune autre industrie au Canada. Les sociétés ferroviaires doivent survivre. Elles doivent avoir du transport à effectuer. Si elles saignent à blanc l'expéditeur, ses produits cesseront de circuler. La même situation existe pour les produits miniers, pour le charbon. Elle existe pour d'autres produits en vrac dont le transport représente une proportion beaucoup plus grande de la valeur marchande. Ces produits circulent encore parce que les sociétés ferroviaires doivent tenir compte du marché.

J'ai vraiment l'impression qu'en incluant les éléments comparatifs appropriés dans le système et en s'en remettant davantage à la Loi nationale sur les transports, qui s'est révélée une excellente loi depuis son entrée en vigueur en 1967, on constatera qu'il existe déjà une mécanique très complexe qui oblige les sociétés ferroviaires à être raisonnables dans leurs demandes, et qu'on a besoin tout au plus de quelques contrôles additionnels. Cette référence continue à un système fondé sur les coûts, dont on ne cesse de nous rebattre les oreilles, ne m'apparaît pas comme un acte de foi envers la concurrence, envers l'efficacité, ou envers les compagnies qui se battent pour accroître leurs activités.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Mayer. Votre temps est écoulé.

Pour l'information des témoins, je mentionne votre nom lorsque vous prenez la parole afin que le matériel d'enregistrement sache quelle voix il entend, sauf si vous vous identifiez vous-mêmes avant de commencer à répondre.

Je cède maintenant la parole à M. Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur le président, je désire poser une question à M. Kaletzke.

[Text]

You were talking about the question of costs and efficiency. Do you have any ideas as to what can be done to make sure all participants in western agriculture will be efficient? We hear an awful lot of pressure on the railroads. We hear a lot of pressure on other aspects, but by and large it is a total system. If the producers are late getting the grain to the elevators, the elevators are delayed and the railways are delayed. There is a whole chain in there. Have you any ideas on how we can make the system much more effective? The bill has a weakness in that it only really focuses on the railways.

Mr. Kaletzke: One of the suggestions we have made is to pay the producer. That is one of the ideas that we have; that is one of the disagreements we have currently with the bill. We feel that could be an inadequacy which could be corrected possibly by paying the producer.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Do you feel that much efficiency and effectiveness would be gained if, in fact, you were able to . . .

Mr. Kaletzke: Yes. We feel there is a counterbalance effect by paying the producer. They are the end result. They are the manufacturer, if you want to call them that—the producer, of the commodity; they should have an ability, an opportunity, to exercise that right to select or to utilize those funds or revenues, or whatever you want to classify it as, at their discretion for their opportunity.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Would you say then that the system envisaged in the bill, because it decides to pay the railways and then create a marriage of the producer and the railways . . . because in effect that is what you do, you bind the two up together—that what . . .

Mr. Kaletzke: That is correct. They are the user of the product.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): —they have attempted to do, therefore, through the legislative framework is to use legislative regulatory means to ensure efficiency and effectiveness rather than to allow any other system to work in?

Mr. Kaletzke: That is correct. We have some questions of ability as to whether that is going to work or not.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Could I direct my next question to Mr. Thomson, please?

When I was questioning the gentleman who presented the brief from the Winnipeg Labour Council, I mentioned that there had been a package of offsets announced of about \$75 million. I want to know whether or not this organization which you represent, the Winnipeg Business and Development Corporation, has been apprised of these, and whether or not your organization feels that there will be additional work, additional jobs, additional economic activity, generated in the Province of Manitoba and in Winnipeg as a result of these initiatives?

[Translation]

Vous faisiez référence à la question des coûts et de l'efficacité. Avez-vous des idées sur les moyens à prendre pour que tous les intervenants du système agricole de l'Ouest soient efficaces? Il y a d'innombrables pressions qui s'exercent sur les sociétés ferroviaires. D'autres aspects sont aussi visés, mais il s'agit d'un système global. Si les producteurs retardent à amener le grain aux silos, ceux-ci sont retardés et les sociétés ferroviaires sont retardées. C'est une réaction en chaîne. Avez-vous des idées sur la façon dont nous pourrions accroître l'efficacité du système? Le projet de loi présente une faille dans la mesure où il ne vise réellement que les sociétés ferroviaires.

M. Kaketzke: Une des suggestions que nous avons faites consiste à payer le producteur. C'est une des idées que nous avons; c'est l'un des points sur lesquels nous sommes actuellement en désaccord avec le projet de loi. Nous croyons qu'il s'agit d'un aspect inadéquat qu'on pourrait peut-être corriger en payant le producteur.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Croyez-vous que vous y gagneriez beaucoup en efficacité et en efficience si, en fait, vous pouviez . . .

M. Kaletzke: Oui. Nous croyons qu'on obtiendra un effet de contrepoids en payant le producteur. Il représente le produit final, il est le fabricant, si vous voulez l'appeler ainsi—le producteur du bien; il devrait avoir la capacité, la chance d'exercer un droit de sélection ou d'utilisation de ces fonds ou de ces revenus, peu importe comment vous les appelez, à sa discrétion et pour son propre avantage.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Diriez-vous, alors, que le système envisagé dans le projet de loi, parce qu'il consiste à payer les sociétés ferroviaires puis à créer un mariage entre le producteur et les sociétés ferroviaires—parce que c'est effectivement cela que vous faites, vous liez les deux ensemble—que ce . . .

M. Kaketzke: C'est exact. Ils sont l'utilisateur du produit.

M. Reid (Kenora—Rainy River): . . . qu'ils ont essayé de faire, donc, par le truchement du cadre législatif, c'est d'utiliser les mesures législatives pour assurer l'efficacité et l'efficience plutôt que de permettre l'instauration de tout autre système?

M. Kaketzke: C'est exact. Nous nous interrogeons sur la capacité de ce système de fonctionner ou non.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Puis-je poser ma prochaine question à M. Thomson, s'il vous plaît?

Lorsque j'ai interrogé la personne qui est venue présenter un mémoire au nom du Winnipeg Labour Council, j'ai mentionné qu'un ensemble de compensations se chiffrait au total à environ 75 millions de dollars avaient été annoncées. J'aimerais savoir si oui ou non l'organisme que vous représentez, la Winnipeg Business and Development Corporation, en a été informé, et si oui ou non votre organisme croit que du travail additionnel, des emplois additionnels, une activité économique additionnelle, seront créés dans la province du Manitoba et à Winnipeg par suite de ces initiatives.

[Texte]

Mr. Bob Thomson (General Manager, Winnipeg Business Development Corporation): The WBDC is very closely affiliated with the Chamber of Commerce and we are very much concerned with the economic well-being of the City of Winnipeg. When this proposal of the total Crow package, which included the \$75 million offset for the local economies was announced, my board of directors and a committee we entered into with various other bodies including the railways, looked at this opportunity as being probably the key to the ability to move from our, perhaps, ailing older industries in cities such as Winnipeg, Brandon, and the like, and would give us an opportunity of moving into new technologies.

The railroads are going to have to move into new technologies in their own right. The massive investment is going to be made on the ground mostly in Alberta and British Columbia. We know that. But being a manufacturing centre, and very much closely aligned with transportation historically, we feel here that one of the greatest opportunities of moving forward into the new technological era is what this whole package provides for us. We were quite excited about it.

We think if the package of offsets in itself is directed properly provides an ability for Winnipeg and other Manitoba businesses to serve the railroads where their goods are currently imported from offshore sources or south of the border. If we can achieve an import replacement in some of the newer technologies, then we will have gained an economic foothold into the new era that is coming up. This was probably the key element—that move into the new era of technology.

The Vice-Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): It is not your belief then, as others have indicated today, that the current state of western agriculture and the businesses which live off western agriculture, is the best of all possible worlds? You seem to be indicating that those traditional industries that have grown up around the railroad, grown up around the grain producer, have reached a peak or are even in decline. Would that be a correct interpretation of your assumption?

Mr. Thomson: I think that is a summation of our view of Canadian industry as a whole. The maturity of the North American economy and the Canadian industry is well recognized. Winnipeg industries and Manitoba industries generally, being relatively small, support to the transportation industry, to the grain industry, are very much related to the economies of the west, the central west.

But one must recognize that a very large proportion of our industries . . . a point I constantly keep coming back to on this, which seems to be overlooked is that a very large proportion of Winnipeg industry is already keyed to export, and we must rely very much on that export capability. If that becomes more competitive, the incentive to develop new products that are exportable is what we see as being the spinoff from the railroad investment. We do not expect the railroads to provide factories or jobs directly, but they provide the basis for

[Traduction]

M. Bob Thomson (directeur général, Winnipeg Business Development Corporation): La WBDC est liée très étroitement à la Chambre de commerce et nous sommes très préoccupés par la santé économique de la ville de Winnipeg. Lorsque cette proposition de subvention globale du Nid-de-Corbeau, incluant la compensation de 75 millions de dollars pour les économies locales, a été annoncée, notre conseil d'administration, ainsi qu'un comité auquel nous nous sommes joints avec divers autres intervenants y compris les sociétés ferroviaires, ont considéré qu'il s'agissait probablement là de l'occasion de nous diriger, dans des villes comme Winnipeg, Brandon, etc., avec nos vieilles industries sans doute en mauvais état, vers de nouvelles technologies.

Les sociétés de chemins de fer devront elles aussi ouvrir la porte aux technologies nouvelles. Le gros des investissements pour les voies ferrées se fera en Alberta et en Colombie-Britannique. Nous savons cela. Mais comme nous sommes un centre de fabrication et que nous avons progressé en liaison très étroite avec le système de transport par le passé, nous croyons que cette offre qu'on nous fait constitue pour nous l'une des meilleures occasions de nous mettre à l'heure de la technologie nouvelle. Nous étions très enthousiasmés.

Nous croyons que si l'ensemble de compensations est bien distribué, il donnera aux entreprises de Winnipeg et d'autres régions du Manitoba l'occasion de servir les chemins de fer là où leurs produits d'exportation arrivent d'outre-mer ou du sud de la frontière. Si nous pouvons parvenir à un remplacement des importations dans certains secteurs à technologie nouvelle, aurons mis le pied dans cette ère nouvelle qui s'en vient. C'est probablement là l'élément clé, cette entrée dans la nouvelle ère technologique.

Le vice-président: Monsieur Reid.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Vous ne croyez donc pas, comme d'autres l'ont indiqué aujourd'hui, que la situation actuelle de l'agriculture de l'Ouest et des entreprises qui en dépendent est la meilleure qui puisse exister? Vous semblez prétendre que les industries traditionnelles qui se sont développées dans le sillage des chemins de fer, autour des producteurs de grain, ont atteint leur développement maximal et sont même en recul. Est-ce que j'interprète bien votre hypothèse?

M. Thomson: Je crois que cela résume notre point de vue sur l'industrie canadienne dans son ensemble. Il est bien connu que l'économie nord-américaine et l'industrie canadienne ont atteint leur maturité. Les industries de Winnipeg, et du Manitoba en général, parce qu'elles sont relativement petites par rapport à l'industrie du transport, à l'industrie du grain, sont liées très étroitement aux économies de l'ouest, du centre-ouest.

Mais il faut se rendre compte qu'une très grande proportion de nos industries—et c'est un argument que j'invoque constamment dans ce contexte et qu'on semble oublier—une très grande proportion de l'industrie de Winnipeg est déjà liée à l'exportation, et que nous devons beaucoup compter sur cette capacité d'exportation. Si la concurrence s'accroît, l'incitation à mettre au point de nouveaux produits qui soient exportables est ce que nous considérons comme la retombée de l'investissement des sociétés ferroviaires. Nous ne nous attendons pas à ce

[Text]

developing products in existing plants or new plants, on which can be built more exports for the future.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): In other words, you are not really looking at import substitution of goods coming into the country or coming into the region. You are looking really at using this new dynamic as an opportunity to build more export-oriented industries.

Mr. Thomson: That is very much true. But we are also looking at import substitution in some respects, because we and many people are aware that the railroads depend on imported technology for a very large proportion of their present supply and support. We feel that in the era coming up—the information age, the communication age, the new technologies age—Winnipeg will have to move in that direction. We regard this opportunity as being probably the basis for that move.

The Vice-Chairman: Would you make this your last question, Mr. Reid?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Yes, Mr. Chairman. I would like to ask it to Mr. Kaletzke in that case.

I would like to go back to a point we talked about before, which was the question of competition. When Mr. Uskiw, the Minister of Transportation for the Province of Manitoba was here earlier, he read from his brief the following comment in a historical sense, when he was discussing how the rates had fallen for grain producers. And after he discussed how the first Crow rate had come into effect, he quoted the following sentence from page 3 of his brief:

When additional rail lines were built, competition drove the rates down by another 3 cents to 4 cents per hundred weight.

He was acknowledging in his brief that regulation by itself had some effect because it can be decreed but, also, that competitive factors had an equally large impact in terms of the grain rate.

• 2110

Your concern as I understand it, about trucking and other methods of moving grain that may come along, or more hybrids of moving grain as they may come along, is that the current bill and the payment to the railways removes the element of competition and prohibits the development of an effective competitive system even in the future, if some other system should come into effect. Would I be reading you correctly?

Mr. Kaletzke: That is correct. That is exactly right. That is our concern.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

que ces dernières créent des usines et des emplois directement, mais elles peuvent être à la base de la mise au point de produits dans les usines actuelles ou dans de nouvelles usines, à partir desquels nous pourrions accroître nos exportations dans l'avenir.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Autrement dit, vous n'envisagez pas réellement une substitution des produits qui sont importés au pays dans la région. Vous prévoyez en fait qu'on tirera parti de cette nouvelle dynamique pour créer plus d'industries orientées vers l'exportation.

M. Thomson: C'est vrai en grande partie. Mais nous envisageons aussi à certains égards une substitution des importations, parce que nous savons, comme bien d'autres, que les sociétés ferroviaires dépendent pour une très grande proportion de leur approvisionnement et de leur soutien actuels sur la technologie importée. Nous croyons que dans l'ère qui s'en vient—l'ère de l'information, de la communication, des technologies nouvelles—Winnipeg devra aller dans cette direction. Et nous voyons dans l'occasion qui nous est offerte probablement la base d'une telle progression.

Le vice-président: Votre dernière question, s'il vous plaît, monsieur Reid?

M. Reid (Kenora—Rainy River): Oui, monsieur le président. J'aimerais dans ce cas la poser à M. Kaletzke.

Je voudrais revenir à un sujet dont nous avons parlé précédemment, celui de la concurrence. Lorsque le ministre des Transports de la province du Manitoba, M. Uskiw, s'est présenté ici plus tôt, il a formulé dans son mémoire le commentaire suivant dans un sens historique, en nous expliquant comme les tarifs avaient chuté pour les producteurs de grain. Après nous avoir dit comment le premier tarif du Nid-de-Corbeau était entré en vigueur, il a prononcé la phrase suivante, que je tire de la page 3 de son mémoire:

Lorsqu'on construit des lignes de chemins de fer additionnelles, la concurrence a fait baisser les tarifs de 3 ou cents de plus le cent livres.

Il voulait faire valoir dans son mémoire que la réglementation peut en soi avoir certains effets parce qu'elle est imposée, mais que les facteurs de concurrence ont une incidence tout aussi grande sur les tarifs de transport du grain.

Si je comprends bien, votre préoccupation, en ce qui concerne le camionnage et les autres modes de transport du grain qui peuvent se présenter ou d'autres modes combinés qui peuvent également se présenter, c'est que le projet de loi qui nous intéresse et les versements aux compagnies ferroviaires qu'il semble prévoir enlèvent l'élément de concurrence et empêche la mise sur pied d'un système concurrentiel efficace même dans le futur, si un autre système quelconque devait entrer en vigueur. Est-ce que vous suis bien?

M. Kaletzke: Vous avez bien compris. C'est exactement cela. C'est là notre préoccupation.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Merci, monsieur le président.

[Texte]

The Vice-Chairman: Thank you very much.

I call on Mr. Althouse, please. Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman.

I had the pleasure to meet with the representatives from the Winnipeg Chamber of Commerce as a small boy living 450 miles from Winnipeg in Saskatchewan. I can remember being part of, and I still am part of, the funnel that feeds into Winnipeg. Because of geography and the way the rail lines are built, everything from out as far as we were has to pass through Winnipeg and a great deal of what we use comes back from Winnipeg. So we understand the importance of Winnipeg, not only to Manitoba but to a big chunk of Saskatchewan, as a service centre.

I also noted the changes in the way that goods and services go to Winnipeg and come back. There has not been a whole lot of change in the way they go through Winnipeg except that the cars are now mostly hopper cars and they are much larger. They are easier to load and they are easier to unload, easier to pull. Coming back, most of the stuff comes in by truck, whether it is groceries or tractors from Versatile or Co-op or swathers from Kilberry or Wren or whatever it is called now.

Winnipeg has had a long history of picking up some of the heavy material from the east, turning steel into machinery and providing a good service to us.

We are talking about transportation these days. Earlier in the day you mentioned in your brief, I think, that subsidies should not be part of a national transportation system unless they can be readily identified and treated as an incentive and some sort of performance scheme built into them, if I understand your brief correctly.

We heard from some specialists within the Department of Transport today from the Province of Manitoba, who indicated that by their estimates, in order to maintain the highway system, the road tax and licence fees would have to be about five times what they are; and that to maintain the access roads and streets that go with that highway system, you would probably have to add 50% onto that, making it roughly 7.5 times the current road tax and licence fee.

I guess I am worried that the trucking system seems to have taken over in competition with the rail, if you like, on the basis of a barely visible subsidy system. I wonder how your chamber reacts to that. Do you think the trucking system should be paying its own way in a similar sense as is being proposed with this bill? Or are there legitimate reasons for having the subsidy

[Traduction]

Le vice-président: Merci beaucoup.

J'appelle M. Althouse, s'il vous plaît. Monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président.

J'ai eu l'occasion de rencontrer des représentants de la Chambre de commerce de Winnipeg; j'étais alors enfant et je demeurais en Saskatchewan à 450 milles de Winnipeg. Je peux me souvenir d'avoir fait partie, et j'en fais encore partie, du bassin de population qui se déversait, comme dans un entonnoir, sur Winnipeg. À cause de la géographie et du tracé des lignes de chemins de fer, tout ce qui se trouve aussi loin qu'où nous étions doit passer par Winnipeg et une bonne partie de ce que nous utilisons vient de Winnipeg. Nous comprenons donc l'importance de Winnipeg en tant que centre de services et ce, non seulement pour le Manitoba mais aussi pour une grande partie de la Saskatchewan.

J'ai également observé les changements qui se sont produits dans le transport des biens et des services dont Winnipeg est le point de destination. Quant à la façon dont les biens et les services passent par Winnipeg, il n'y a pas eu beaucoup de changements si ce n'est que les wagons sont maintenant pour la plupart des wagons-trémies et qu'ils sont beaucoup plus gros. Les wagons sont plus faciles à charger et à décharger et ils sont également plus faciles à tirer. Au retour de Winnipeg les marchandises sont transportées en majeure partie par camion, qu'il s'agisse d'articles d'épicerie ou de tracteurs de Versatile, des produits Co-op ou des andaineuses en provenance de Kilberry ou de Kern ou de la ville qui s'appelait Kern autrefois.

Winnipeg est depuis longtemps un centre de collecte d'une partie du matériel lourd en provenance de l'Est et un centre de transformation de l'acier en machines. Winnipeg nous a toujours fourni de bons services.

Nous parlons beaucoup de transport ces jours-ci. Plus tôt dans la journée, vous avez mentionné dans votre exposé, si je ne me trompe pas, que les subventions ne devraient pas faire partie d'un système de transport national à moins qu'elles ne puissent être facilement reconnues et traitées comme des mesures incitatives et qu'il soit possible de leur incorporer un plan quelconque de rentabilité, si j'ai bien compris votre exposé.

Nous avons entendu aujourd'hui des spécialistes du ministère des Transports de la province du Manitoba indiquer que, selon leurs estimations, les taxes sur les routes et les droits perçus sur les permis devraient être environ cinq fois ce qu'ils sont actuellement pour permettre l'entretien du réseau d'autoroutes et que, pour entretenir les routes et les voies d'accès à ces autoroutes, il faudrait ajouter à cela un autre 50 p. 100, ce qui porterait le total à approximativement 7.5 fois le montant actuel total de la taxe sur les routes et des droits perçus sur les permis.

Je pense bien que le système de transport par camion semble avoir supplanté le système de transport par chemins de fer sur le plan de la concurrence, si vous voulez, sur la base d'un système de subventions à peine visible. Je me demande comment votre chambre de commerce réagit à cela. Pensez-vous que le système de camionnage devrait payer un montant

[Text]

of about five times the road tax and licence system that we have currently?

The Vice-Chairman: Which of you is taking that question? Mr. Kaletzke.

Mr. Kaletzke: The free enterprise system . . . if the truckers are running successfully and making a dollar at it and are doing it without a subsidy, let them continue to do so. I guess that is the best way I can answer your question. Obviously, they are free enterprise individuals. They are very efficient to run it, whether it is the farmer himself or whether it is a private individual.

Mr. Althouse: So there is really no problem philosophically with you, then, to have the road part of the transportation system being fully subsidized by the taxpayers?

Mr. Kaletzke: A lot less than what we were . . .

Mr. Althouse: I see, so you . . .

Mr. Kaletzke: The highways are in place. We are not building new highways. We are using existing highways, or those farmers will be using existing highways.

Mr. Althouse: I think what the transport department was telling us was that maintaining that system of highways and keeping it upgraded would require about five times the current licence fees and taxes that are used by way of road tax.

Mr. Kaletzke: I guess it is all relative to numbers.

The Vice-Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Yes?

The Vice-Chairman: I would just point out to you, and do not take it personally, that we agreed before the meeting started this evening that, as in the House of Commons, we would keep the preambles down to get to the questions. I noted that it took you four minutes of preamble to get a question in.

Mr. Althouse: I am sorry, Mr. Chairman. I do not do it often. I notice that a great many of my colleagues do. I am sorry that I have fallen into it too. It seemed like a kind of question that was only going to be—one question would handle it if it had a proper preamble, and I did it in an attempt to save time. Sorry.

The Vice-Chairman: No, I am just—go ahead.

Mr. Althouse: I am finished now.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

I want to thank the witnesses for having appeared here, Mr. Jim Wright and his associates from the Winnipeg Chamber of Commerce, and Mr. Bob Thomson, the manager of the Winnipeg Business Development Corporation. We appreciate

[Translation]

égal à celui qui est proposé dans le projet de loi? Ou encore existe-t-il des raisons valables pour expliquer pourquoi le montant de la subvention devrait être cinq fois plus élevé que le montant actuel total de la taxe sur les routes et des droits perçus sur les permis?

Le vice-président: Qui de vous va répondre à cette question? Monsieur Kaletzke.

M. Kaletzke: Le système de la libre entreprise—si les propriétaires de camions s'en tirent avec succès et réussissent à être rentables sans subvention, laissez-les continuer ainsi. Je pense que c'est là la meilleure réponse que je peux donner. De toute évidence, les propriétaires de camions sont en faveur de la libre entreprise. Ils sont très efficaces dans leur métier, qu'ils soient des agriculteurs eux-mêmes ou d'autres personnes.

M. Althouse: Donc, vous ne voyez en principe aucun problème à ce que la partie routière du réseau de transport soit entièrement subventionnée par les contribuables?

M. Kaletzke: Beaucoup moins qu'avant . . .

M. Althouse: Je vois, donc vous . . .

M. Kaletzke: Les autoroutes sont déjà en place. Nous ne construisons pas de nouvelles autoroutes. Nous empruntons celles qui existent déjà ou ces agriculteurs emprunteront les autoroutes existantes.

M. Althouse: Je pense que les gens du ministère des Transports nous ont dit que l'entretien du réseau d'autoroutes nécessiterait une somme d'environ cinq fois supérieure à celle qui provient actuellement de la vente des permis et des taxes servant de taxes sur les routes.

M. Kaletzke: J'imagine que tout se rapporte à des chiffres.

Le vice-président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: Oui?

Le vice-président: Je voudrais simplement vous souligner, et ne considérez pas cette remarque comme personnelle, que, avant le début de la séance de ce soir, nous avons convenu de limiter, comme à la Chambre des communes, la durée des préambules pour en arriver au plus vite aux questions. J'ai observé qu'il vous a fallu quatre minutes de préambule pour présenter votre question.

M. Althouse: Je m'en excuse, monsieur le président. Je n'en ai pas l'habitude. Je remarque que bon nombre de mes collègues prennent beaucoup de temps. Je suis désolé d'avoir fait la même chose. Il m'a semblé qu'il s'agissait là d'un genre de question à laquelle il n'était possible de répondre que si elle était précédée d'un préambule, et mon préambule n'avait d'autre but que de faire économiser du temps. Je suis désolé.

Le vice-président: Non, je suis seulement—poursuivez.

M. Althouse: J'ai terminé.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Je veux remercier les personnes qui ont témoigné, M. Jim Wright et ses associés de la Chambre de commerce de Winnipeg et M. Bob Thomson, directeur de la *Winnipeg Business Development Corporation*. Nous apprécions votre

[Texte]

your appearance and your input to these hearings. Thank you very much.

I now call upon the representatives of the Manitoba Trucking Association. We have the name of Mr. Tom Jensen, and there is a Mr. Ray Downey. There may be others, but if the principal spokesman will identify himself and then let the control know who is on your right and who is on your left.

Please proceed, sir.

• 2120

Mr. Tom Jensen (Past President, Manitoba Trucking Association): Mr. Chairman, my name is Tom Jensen. I am representing the Manitoba Trucking Association and also Klassen Trucking, Limited. To my left is Mr. Ray Downey, who is an operator on a private trucking firm. To my right is Mr. Cliff Kooistra.

I would propose, Mr. Chairman, if possible, that I briefly summarize the report. I assume you have that. Then I would like to speak as a private trucker, as would the individuals on my left and right, in an attempt to get across the perspective of individual truckers as to how they feel the proposal is going to affect them. May I do that, Mr. Chairman?

The Vice-Chairman: That is the best way to approach it, and it is the one we recommend. Thank you, sir.

Mr. Jensen: Thank you. As members of the Manitoba trucking industry, we support the Gilson report, and in particular we support paying the producer.

Now, our reason for that is we do not understand how there can be any efficiencies injected into the system by government legislation. That is, in effect, what we see being attempted under this proposal here.

If I might just relate to a question which was asked an individual here a little earlier, whether trucks can ship grain over long distances, as is currently constituted, I would say they certainly cannot with the subsidy being given grain. But I might say that at compensatory rates, this can certainly be done. Speaking from our company perspective, we are hauling raw steel and all kinds of bulk products in competition with the rail.

Now we do not see the future in hauling over long distances, although we can see it as possible, given the compensatory rate. However, what we do see is that, if we can participate on a competitive basis, you will see some changes in the whole system. You will see changes as far as rail rates are concerned, and indeed trucking rates. If there is a possibility of injecting some efficiency into the system, we know it, because we have been operating under that regime where there have not been subsidies given to the rail. As I say, it is not the intent or the proposal of the industry that in the long term we ship over long distances. As an industry, we do not believe that in terms of grain. But we do know that in areas where we have competed

[Traduction]

présence ici et les commentaires que vous avez formulés lors de ces audiences. Merci beaucoup.

La parole est maintenant aux représentants de la *Manitoba Trucking Association*. Nous avons le nom de M. Tom Jensen et également de M. Ray Downey. Il peut y en avoir d'autres, mais si le principal porte-parole veut bien se nommer et nous laisser savoir les noms de la personne à sa droite et de la personne à sa gauche.

Veuillez procéder, monsieur.

M. Tom Jensen (président sortant, Manitoba Trucking Association): Monsieur le président, je m'appelle Tom Jensen. Je représente la *Manitoba Trucking Association* et également *Klassen Trucking Limited*. À ma gauche, M. Ray Downey, qui dirige une entreprise privée de camionnage. À ma droite, M. Cliff Kooistra.

Si c'est possible, monsieur le président, je proposerais de vous présenter brièvement le rapport. Je suppose que vous l'avez. Je voudrais ensuite parler à titre de camionneur particulier, comme les personnes à ma gauche et à ma droite, afin d'essayer de vous exposer l'optique des camionneurs, soit la manière dont ils pensent que la proposition leur sera préjudiciable. Puis-je faire cela, monsieur le président?

Le vice-président: C'est là la meilleure approche et c'est celle que nous recommandons. Merci, monsieur.

M. Jensen: Merci. À titre de membres de l'industrie du camionnage du Manitoba, nous appuyons le rapport Gilson et, en particulier, nous sommes en faveur des versements aux producteurs.

Eh bien, notre raison pour cela est que nous ne comprenons pas comment une loi gouvernementale peut ajouter à l'efficacité du système. Nous voyons que c'est en fait ce qu'on essaie de faire avec cette proposition.

Si je peux me reporter à une question qui a été posée ici à une personne, un peu plus tôt, à qui on demandait si les camions pouvaient transporter des céréales sur de longues distances, dans le cas actuel, je dirais qu'ils ne le peuvent certainement pas avec la subvention qu'on donne aux céréales. Mais je dirais qu'avec des taux compensatoires cela pourrait certainement être fait. Chez nous, je parle de notre entreprise, nous transportons de l'acier brut et toutes sortes de produits en vrac en concurrence avec les chemins de fer.

Nous ne voyons pas d'avenir dans le transport sur de longues distances, bien que nous le considérons possible, avec un taux compensatoire. Nous prévoyons toutefois que, s'il nous est donné de participer sur une base concurrentielle, vous constaterez des changements dans le système en entier. Vous constaterez des changements dans le domaine des tarifs ferroviaires et, bien sûr, des tarifs de camionnage. S'il existe une possibilité d'ajouter à l'efficacité du système, nous le savons, parce que nous avons fonctionné dans un régime où on n'accordait pas de subventions aux compagnies ferroviaires. Je le dis... je le répète... l'industrie n'a pas l'intention ni ne se propose, à long terme, de faire du transport sur de longues

[Text]

with rail on a compensatory basis, the rail rate has in fact dropped in an attempt to get back the business.

Now we felt, at a certain point, we were going to lose the business. We have discovered ways of cutting cost and in many cases retaining the business. But if there were not that competitive feature, there would be no way those costs would have dropped down. After all, you simply cannot legislate efficiencies.

What we have great concern over is the extension of agricultural commodities. In our opinion, this is getting away from the Crow rate and everything pertaining to it. We can see a mushrooming of this occurring. It seems that in order to be equal, we have to spread—and I hesitate to use the word—the disease; we have to spread it across all areas. Initially, the government came out with a report—and I am referring now to the Gilson report. That made a lot of sense, saying we should get back onto an even track, minimize the subsidy, and put the cost where it belongs; in the mean time, the subsidy should go directly to the producer. What we are seeing now is the spreading of this, rather than getting back on track.

Our view also of Bill C-155 is that, rather than being called the Western Grain Transportation Act, it should really be called the Railway Act. I can really see nothing in there which indicates anything has been taken into account as to the importance of trucking and what position it can play in the total transportation picture.

I do know that at one point in time the National Transportation Act had the effect of giving a rate to the Atlantic Region Freight Assistance Act, which provided an equal subsidy to trucking in the Atlantic region to that which had been provided to the railways under the Maritime Freight Act.

Now we really have a hard time understanding why our industry has not been taken into account in this act. We move more products in toto than do both of the railways combined. We have a position to play and a role to play. We have numerous examples of collection systems which have worked in the past. The case of sugar beets in Manitoba is one. We are hauling them, and have been doing so for the past 12 years, because we have competed successfully with the railway on a compensatory basis. In the Maritimes, they collect potatoes.

Now, there seems to be a great concern that if trucks got into the picture and were on an equal footing with rails, there would be nothing but trucks across the highway. This simply is not the case. We are saying that on a competitive basis the most reasonable form of transportation, the most cost-effective over some period of time, would be chosen by the producer, and would inject efficiencies into the total system.

[Translation]

distances. En tant qu'industrie, nous ne croyons pas en cela pour ce qui est des céréales. Mais nous savons par ailleurs que, dans les domaines où nous sommes entrés en concurrence avec le rail sur une base compensatoire, le tarif ferroviaire a en fait diminué en vue de récupérer sa clientèle.

Or, à un certain moment, nous avons cru que nous allions perdre cette clientèle. Nous avons découvert des moyens de réduire les coûts et, dans de nombreux cas, de garder cette clientèle. Mais s'il n'avait pas existé cet aspect de concurrence, il n'y aurait pas eu moyen de faire baisser ces coûts. Après tout, on ne peut tout simplement pas obtenir une meilleure efficacité par voie de législation.

Ce qui nous préoccupe beaucoup, c'est l'étendue des produits agricoles. À notre avis, on s'éloigne ainsi du tarif du Nid-de-Corbeau et de tout ce qui s'y rapporte. Nous prévoyons que cela ira en s'accéléralant. Il semble que, pour être égaux, nous devons répandre... j'hésite à utiliser le mot... la maladie; nous devons l'étendre à tous les domaines. Au départ, le gouvernement a publié un rapport... je fais actuellement allusion au rapport Gilson. Celui-ci n'est pas insensé lorsqu'il dit que nous devrions nous retrouver à égalité, minimiser la subvention et mettre les coûts où ils devraient être; entre-temps, la subvention devrait aller directement aux producteurs. Mais nous constatons maintenant que cette situation s'étend et que nous ne revenons toujours pas à l'égalité.

À notre avis, le projet de loi C-155, plutôt que de s'appeler la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, devrait en réalité s'appeler la Loi sur les chemins de fer. Je n'y vois vraiment rien qui indique qu'on a tenu compte de quelque façon que ce soit de l'importance du camionnage et du rôle qu'il peut jouer dans l'ensemble du transport.

Je sais que, à un moment donné, la Loi nationale sur les transports avait pour effet de donner un tarif à la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique, qui donnait au camionnage dans la région atlantique une subvention égale à celle qui avait été donnée aux compagnies ferroviaires en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes.

Eh bien, nous comprenons difficilement pourquoi on n'a pas tenu compte de notre industrie dans cette loi. Nous transportons plus de produits au total que n'en transportent les deux compagnies ferroviaires ensemble. Nous avons un rôle à jouer. Nous avons de nombreux exemples de systèmes de ramassage qui ont fonctionné dans le passé. Le cas de la betterave à sucre au Manitoba en est un. Nous en transportons depuis 12 ans, parce que nous concurrençons avec succès les chemins de fer sur une base compensatoire. Dans les Maritimes, ils font le ramassage des pommes de terre.

On semble beaucoup s'inquiéter du fait que, si les camions entrent en jeu et sont à égalité avec le rail, il n'y aura que des camions sur nos routes. Ce n'est tout simplement pas le cas. Nous disons que, sur une base concurrentielle, la forme la plus raisonnable de transport, la plus rentable sur une certaine période, serait choisie par le producteur et ajouterait à l'efficacité du système global.

[Texte]

We cannot see this occurring the way it is presently constituted. We also have some concerns that the National Transportation Act of 1967 is not being followed. We do not understand that, because in the act a portion of the act states:

Regulation of all modes of transport will not be of such a nature as to restrict the ability of any mode of transport to compete freely with any other modes of transport . . .

This is exactly what is occurring under the Western Grain Transportation Act. There is preferential treatment given; there are subsidies given to a mode of transport, to the exclusion of the trucking industry. There is no effective competition. In fact, by legislation, inefficiencies have been built into the system.

Thank you, Mr. Chairman. If one of the others . . .

The Vice-Chairman: I will call on Mr. Downey. Mr. Downey, please.

I would point out, though, that the longer you make the presentation, the more you cut into the time of the members to get any questions or clarifications from you. Mr. Downey.

Mr. Ray Downey (President, Klassen Trucking Limited): At this point, Mr. Chairman, I would like to thank the commission for permitting us to make a presentation, and I would defer to any questions that would be forthcoming from the commission members. Thank you.

The Vice-Chairman: Does Mr. Kooistra wish to make any remarks?

Mr. Cliff Kooistra (President, Kooistra Trucking Limited, Swan River, Manitoba): I think I would just like to point out, in case it is not brought out in questioning, the fact that we now haul flax from my home town of Swan River to Thunder Bay, which is 750 miles away, and we are able to compete with the railways.

We also have hauled grain to Vancouver Island. We did charge more than the railways, but the customers were after service. We were able to pick up hauls back from points in British Columbia back to our home town, as well as on the Thunder Bay haul. We were able to haul fertilizer back. I just thought that might be of interest. That is all. Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Kooistra, for that explanation.

I call on Mr. Mazankowski to be the first questioner. Mr. Mazankowski.

• 2130

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. And I want to thank the Manitoba Trucking Association for their brief.

I notice in your brief that you say in Manitoba alone some 10,000 people are employed in your industry. Where are these people located?

[Traduction]

Nous ne croyons pas que cela puisse se produire dans le cadre actuel. Nous nous inquiétons aussi que la Loi nationale sur les transports de 1967 ne soit pas observée. Nous ne comprenons pas cela, parce que la loi dit notamment:

La réglementation de tous les moyens de transport ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport . . .

C'est exactement ce qui se produit dans le cadre de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. On accorde un traitement de faveur; on donne des subventions à un mode de transport, en excluant l'industrie du camionnage. Il n'y a aucune concurrence réelle. En fait, par la loi, on intègre de l'inefficacité dans le système.

Merci, monsieur le président. Si l'un des autres . . .

Le vice-président: Je donne la parole à M. Downey. Monsieur Downey, s'il vous plaît.

Je voudrais toutefois vous souligner que plus votre exposé est long, moins de temps auront les membres pour vous poser des questions ou vous demander des éclaircissements. Monsieur Downey.

M. Ray Downey (président, Klassen Trucking Limited): Pour l'instant, monsieur le président, je voudrais remercier les membres du Comité de nous permettre de faire un exposé et j'attendrai les questions qui viendront des membres du Comité. Merci.

Le vice-président: M. Kooistra veut-il faire des commentaires?

M. Cliff Kooistra (président, Kooistra Trucking Limited, Swan River (Manitoba)): Je voudrais simplement souligner, au cas où cela ne ressortirait pas dans les questions, le fait que nous transportons actuellement du lin de ma ville de Swan River à Thunder Bay, qui est à 750 milles, et nous avons pu concurrencer les compagnies ferroviaires.

Nous avons également transporté du grain à l'île de Vancouver. Nous avons demandé plus cher que les compagnies ferroviaires, mais les clients souhaitaient du service. Nous avons pu obtenir des chargements depuis certains points en Colombie-Britannique jusqu'à notre ville ainsi que sur la route de Thunder Bay. Nous avons pu transporter des fertilisants sur le chemin du retour. J'ai pensé tout simplement que cela pourrait vous intéresser. C'est tout. Merci.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Kooistra, pour cette explication.

Je demande à M. Mazankowski de poser la première question. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. J'aimerais remercier la *Manitoba Trucking Association* pour son mémoire.

Je note que dans votre mémoire vous dites que votre industrie emploie au Manitoba seulement quelque 10,000 personnes. Où travaillent ces gens?

[Text]

Mr. Jensen: They are located all over the province, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I suppose the same answer would apply to the 12,000 businesses—am I right?—when you say:

... is the major freight transportation mode representing some 12,000 businesses.

Mr. Jensen: That is correct.

Mr. Mazankowski: I presume they would be located throughout the province.

Mr. Jensen: Throughout the province.

Mr. Mazankowski: Is there any concentration in any one area? I suspect perhaps Winnipeg, but ...

Mr. Jensen: Oh, yes, in the major centres. I think, if I am not mistaken, at one point or the other almost 80% of the provincial traffic will pass through Winnipeg; that is tonnage-wise.

Mr. Mazankowski: I take it you are affiliated with the Canadian Trucking Association as well.

Mr. Jensen: Yes, we are.

Mr. Mazankowski: We did hear their presentation in Ottawa, and they too suggested that the policy that is before us dooms the grain collection system to increasing inefficiency.

In your presentation tonight you said that you had discovered ways and means of coping with the challenges of increasing your productivity and efficiencies. Could you give us some examples?

Mr. Jensen: Well, I think there are numerous examples: equipment, for example; fuel savings, that kind of thing; general overheads; people that you suspected you needed in the past and you have to rationalize whether you need them in that area or in another area—just innumerable areas. Once you are under the gun and you face the prospect of losing business and survival of your business, you look into every area possible.

Mr. Mazankowski: You make a strong case for payment to the producers. What do you think would happen if the producers were given the choice of making the option as to whether the Crow benefit—and I think you are all aware of what we are talking about in terms of the Crow benefit—if they were given the privilege or the opportunity of electing to either collect the Crow benefit and then make their own choices, or to have it sent directly to the railroads? How do you think the producers of Manitoba would respond to that?

Mr. Jensen: Well, I think at that point what they would do is see if they could get a better rate by going by truck to the inland terminals. If they could not, obviously they would not do it; but at least they would have a choice. There would be pressure brought to bear on the railways, for example, and on

[Translation]

M. Jensen: Ils travaillent à peu près partout dans la province, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je suppose que la même réponse s'applique aux quelque 12,000 entreprises—ai-je raison?—lorsque vous dites:

... est le principal mode de transport des marchandises représentant quelque 12,000 entreprises.

M. Jensen: C'est exact.

M. Mazankowski: Je suppose qu'elles sont disséminées dans la province?

M. Jensen: Dans toute la province.

M. Mazankowski: Y a-t-il une concentration dans un secteur particulier? À Winnipeg peut-être, mais ...

M. Jensen: Oh oui; dans les grands centres. Je pense, si je ne fais erreur, qu'à un endroit ou l'autre près de 80 p. 100 du trafic provincial passerait par Winnipeg, c'est-à-dire du volume de marchandises.

M. Mazankowski: Je suppose que votre entreprise est aussi affiliée à la *Canadian Trucking Association*?

M. Jensen: Oui, nous le sommes.

M. Mazankowski: Nous avons entendu parler de la présentation que cette association a faite à Ottawa dans laquelle elle laissait entendre que la politique proposée condamne le système de ramassage des céréales à devenir de plus en plus inefficace.

Au cours de votre présentation ce soir, vous avez dit que vous aviez découvert des moyens de relever le défi d'accroître votre productivité et votre efficacité. Pouvez-vous nous donner quelques exemples?

M. Jensen: Eh bien, je pense qu'il y a de nombreux exemples: le matériel, notamment, l'économie d'essence, ce genre de choses; les frais généraux; les gens dont vous pensiez avoir besoin dans le passé et, comme il faut rationaliser, vous devez décider si vous en avez de besoin dans ce secteur ou un autre—un nombre incroyable de secteurs. Lorsque vous êtes sous le coup de la menace et que vous faites face à la perspective de perdre votre entreprise et que vous songez à la survie de votre entreprise, vous examinez tous les secteurs possibles.

M. Mazankowski: Vous faites valoir votre insistance que les paiements devraient être faits aux producteurs. Que pensez-vous qu'il arriverait si on laissait aux producteurs la possibilité de choisir entre soit recevoir les subventions du Nid-de-Corbeau—et je pense que nous sommes tous au courant de ce dont il s'agit lorsque nous parlons des subventions du Nid-de-Corbeau—s'ils avaient le privilège ou la possibilité de choisir et de recevoir les subventions du Nid-de-Corbeau puis d'exercer leurs propres choix, soit faire le versement directement aux compagnies de chemins de fer? Selon vous, comment les producteurs du Manitoba réagiraient-ils à cela?

M. Jensen: Eh bien, je pense qu'à ce stade ce qu'ils feraient serait de voir s'ils peuvent obtenir un meilleur taux pour le transport par camion vers les silos terminaux ruraux. Si cela ne leur était pas possible, de toute évidence ils ne le feraient pas, mais au moins ils auraient un choix. Une pression serait

[Texte]

the grain companies to be a little more introspective about their costs than they are right now.

Mr. Mazankowski: If it were paid to the producers or if the producers had the choice, and given your proximity to Thunder Bay—what is it from Winnipeg, 400 or 450 miles?

Mr. Jensen: About 450, yes.

Mr. Mazankowski: Do you believe that trucks would be engaged in the significant movement of grain to Thunder Bay under a producer payment option or the freedom of choice option? What impact would this have on the collective grain handling and transportation system?

Mr. Jensen: Okay. To respond to that, our company last year shipped over a million bushels of grain to the Lakehead. That basically had nothing to do with the rail rate, because the cars were not available. That was being sold on the spot market down there, and it was a compensatory rate that we were paid.

What I visualize is that if the farmer is paid and there is proper compensation made to the carriers—I am referring to both rail and truck—in fact there may not be a viability because of a lowering of rates due to competition for trucks to make that movement. That may not be a viable thing. I am talking now after a period of a year or two, when real competition sets in.

Mr. Mazankowski: Very interesting.

Mr. Jensen: However, our view of the matter is that if you are looking at approximately 150 mile radius of terminals, it would be virtually impossible for the railways to compete with trucks on that basis, simply because of their capital investment and having to use large engines to send a few cars down the system. In the true economic sense, there is no question in our minds that they cannot do that short haul in terms of true economics. The very long haul—it does not make a great deal of sense to us in the very long term that trucks should be doing that.

Our argument really is that nobody, to the best of our knowledge, has looked at the overall transportation system in that context. We are not saying that we would take over the grain movement in total—far from it. We do not see our role as doing that at all. But with the injection of competition, we can see that we will do that short line run. We can also see initially very strong competition over the long haul. We can see a viability now, but looking down the tube we cannot see that. Once the railways' costs have been reduced by not having to make those very expensive short hauls, they will be able to take advantage of the efficiency in lowering their longer hauls. But there is no incentive at the present time to do it.

[Traduction]

exercée sur les compagnies de chemins de fer, par exemple, et sur les compagnies céréalières pour qu'elles voient de plus près à leurs coûts qu'elles ne le font maintenant.

M. Mazankowski: Si les subventions étaient versées aux producteurs ou si les producteurs avaient le choix, et étant donné que vous êtes près de Thunder Bay—quelle distance est-ce de Winnipeg, 400 ou 450 milles?

M. Jensen: Environ 450, oui.

M. Mazankowski: Croyez-vous que les compagnies de camionnage s'engageraient davantage dans le transport des céréales vers Thunder Bay si les producteurs pouvaient exercer un choix en matière de paiements, ou s'il y avait une liberté de choix? Quelle incidence cela aurait-il sur le système collectif de manutention et de transport des céréales?

M. Jensen: Très bien, pour répondre à cela, notre compagnie l'an dernier a expédié plus d'un million de boisseaux de céréales vers la tête des Grands Lacs. En principe cela n'avait rien à voir avec le tarif ferroviaire, parce qu'il n'y avait pas de wagons disponibles. Ces céréales étaient vendues sur le marché au comptant là-bas, et c'était un taux compensateur qui nous était versé.

Ce que je vois, c'est que si le versement est fait à l'agriculteur et que les transporteurs reçoivent une juste compensation—et je fais allusion tant aux compagnies de chemins de fer qu'aux compagnies de camionnage—en réalité ce ne serait peut-être pas rentable parce qu'il y aurait une baisse des taux en raison de la concurrence exercée à l'endroit des camionneurs pour effectuer ce transport. Je parle alors après une période d'un an ou deux lorsque la véritable concurrence se ferait sentir.

M. Mazankowski: Très intéressant.

M. Jensen: Toutefois, notre point de vue c'est que s'il s'agit d'un rayon d'environ 150 milles des silos terminus cela est à peu près impossible pour les chemins de fer de concurrencer les entreprises de camionnage sur cette base, simplement en raison du capital que les compagnies de chemins de fer investissent et parce qu'elles doivent utiliser de grosses locomotives pour tirer quelques wagons sur les voies. Sur le strict plan monétaire, il n'y a aucun doute dans notre esprit qu'elles ne peuvent, du point de vue financier, assurer l'acheminement sur une si courte distance. Pour les très longues distances—il ne nous paraît pas très censé que dans les années à venir les camions fassent le transport sur de très longues distances.

Ce que nous disons, c'est que vraiment personne, à notre connaissance, n'a examiné sous cet angle l'ensemble du système de transport. Nous ne prétendons pas que nous nous engageons dans le transport de la totalité des céréales—loin de là. Nous ne percevons pas notre rôle comme faisant tout cela. Mais avec l'arrivée de la concurrence, nous pouvons envisager que nous ferions le transport sur de courtes distances. Nous pouvons également prévoir qu'au début il y aura une très forte concurrence pour le transport sur de longues distances. Pour l'instant, cela peut nous paraître rentable, mais à long terme, cela n'est pas perceptible. Lorsque les compagnies de chemins de fer auront réduit leurs coûts en s'abstenant d'effectuer les transports très coûteux sur les courtes distances, elles seront en

[Text]

Unfortunately, none of these proposals that have come to our attention have addressed that kind of thing. We are very—how should I put it?—very saddened by that fact. There does not seem to be a good perception on the part of most people who are dealing with this transportation problem that trucking can play a big role not just in terms of trucking, but in the overall effect it would have on rail rates.

The Vice-Chairman: Last question, Mr. Mazankowski, please.

Mr. Mazankowski: The inefficiencies that you suggest could be overcome would also produce some other effects—namely, the abandonment of some branch lines and perhaps the further centralization of grain elevators into larger units. The concern that comes up frequently is that it would have a rather devastating impact upon rural communities. How do you respond to that allegation or that charge?

Mr. Jensen: I think that is very interesting. As Mr. Hawkins from Cargill Limited said, this has been an ongoing thing right now, the consolidation of elevators. I find that a very interesting concept—that towns would wither and die—in light of the fact that rail lines are going in. You will notice that farm people for the major part, if they are within 100 to 150 miles of a major centre, will drive in; they will use their trucks, they will do their shopping in the major centres. I have difficulty in attaching a great deal of credibility to the fact that these towns will die simply because the railway does not go in there. You have to remember at this . . .

Mr. Mazankowski: You might even establish a viable trucking firm in one of those communities.

Mr. Jensen: Well, I would agree with that. It is a fact that trucking is more labour intensive than is a rail service, and they live right in the community.

Mr. Mazankowski: Can I just add one more question, Mr. Chairman?

The Vice-Chairman: Last question. A quick one.

Mr. Mazankowski: It has been raised—the livestock industry and the impact that this bill could have on livestock and the further processing. I presume that the transportation of livestock and meat products is a significant portion of your industry. How do you see this bill impacting upon the future of the movement of livestock, either in live form or in processed form?

Mr. Jensen: Well, rather than go into any detail on that, I think we can see the events of the past few days in Manitoba—what has occurred to a company here that has gone out of business, in fact in bankruptcy. That is one more company that

[Translation]

mesure de tirer avantage de l'efficacité en abaissant les coûts du transport sur de longues distances. Mais à l'heure actuelle, rien ne les incite à agir ainsi.

Malheureusement, aucune des propositions qui nous ont été signalées ne visait ce genre de chose. Ce fait—comment dire—nous attriste beaucoup. La plupart des gens qui ont à régler ce problème de transport ne semblent pas bien percevoir que le camionnage peut jouer un rôle important, non seulement pour ce qui a trait au transport par camion, mais aussi pour ce qui est de l'incidence globale que cela aurait sur les tarifs ferroviaires.

Le vice-président: Dernière question, monsieur Mazankowski, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: L'élimination des lacunes, qui serait possible comme vous le laissez entendre, entraînerait par ailleurs quelques autres répercussions . . . notamment l'abandon de certains embranchements et peut-être la centralisation plus poussée des silos de sorte que les unités seraient plus grandes. La préoccupation maintes fois exprimée, c'est que cela aurait une incidence plutôt dévastatrice sur les collectivités rurales. Comment réagissez-vous à cette allégation où à cette accusation?

M. Jensen: Je pense que c'est très intéressant. Comme M. Hawkins de la société *Cargill Limited* l'a dit, la concentration des silos est un processus qui est en cours à l'heure actuelle. Je trouve cette idée très intéressante—que les villes déperiraient et mourraient—si l'on tient compte du fait que les chemins de fer y pénètrent. Vous remarquerez que la plupart des cultivateurs s'ils habitent dans un rayon de 150 milles d'un grand centre, s'y rendront avec leur véhicule; ils utiliseront leur camion, ils feront leurs emplettes dans les grands centres. Il m'est difficile d'accorder beaucoup de crédibilité au fait que ces villes mourront simplement parce que les chemins de fer n'y pénètrent pas. Il faut vous rappeler ceci . . .

M. Mazankowski: Vous pourriez même établir une société de camionnage viable dans une de ces localités.

M. Jensen: Eh bien, je serais d'accord avec ça. C'est un fait que le camionnage demande beaucoup plus de main-d'œuvre que le service ferroviaire et que cette main-d'œuvre habite dans la localité.

M. Mazankowski: Puis-je poser une autre question monsieur le président?

Le vice-président: Une dernière question, mais qu'elle soit brève.

M. Mazankowski: On a soulevé—l'industrie du bétail et l'incidence que ce projet de loi pourrait avoir sur l'élevage et la transformation du bétail, je suppose que le transport du bétail et des viandes constitue une part importante de votre industrie. De quelle façon, d'après vous, ce projet de loi peut-il influencer sur l'avenir du transport du bétail, qu'il s'agisse du bétail sur pied ou du bétail transformé?

M. Jensen: Eh bien, plutôt que d'entrer dans les détails sur ce sujet, je dirai que nous voyons les événements des derniers jours au Manitoba, ce qui est arrivé à une entreprise ici qui a fermé ses portes, même qui a fait faillite. C'est là une entre-

[Texte]

we cannot deal with. Certainly it will have an overall detrimental effect on our industry. There simply will not be the livestock to transport. We will become a one-economy type agriculture community in my view.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

I call on Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: Thank you, Mr. Chairman.

It is quite clear that one of the objectives of the bill is to increase the efficiency of the system and by consequence to improve the revenue of the producers. To do that, we have been told by the two railway companies that they are not maybe welcome, but they see how you could particioate to reduce the costs of the whole system. Right now, what is the volume in terms of dollars? What is the volume of grain you handle between the farms and the elevators and so on? Is it a very large one?

• 2140

The Vice-Chairman: Mr. Jensen.

Mr. Jensen: It is very difficult for me to respond to that. I could not tell you exactly what the volume is at present, but it is miniscule compared to what it might be if compensatory rates were in the hands of the producer. I really cannot honestly respond to that.

On the first part, as far as enacting legislation for efficiency, I have to be quite blunt about that: it is impossible.

Mr. Loiselle: You do not believe that the committee responsible for looking at this matter with 21 members will try because it will be to the advantage of the producer to diminish his costs because it means a profit for him? You do not believe that this is a plus in the present bill?

Mr. Jensen: To respond to that, you said I do not believe the committee would try. I absolutely believe the committee will try. I believe it, but by its very nature the government responds to their superiors, which in fact is the public, and the public is not always very responsive to the total economics. They are responsive only to their individual needs, and it enters into a political area.

If I might give you an example, the Gilson report came out, which was acknowledged by the government of the day to be a reasonably fair and equitable solution. Within a matter of weeks that was almost blown out of the water because of political considerations.

It is very difficult for us as an industry to have any faith in any committee, whether it is represented by 20 people or 10,000 people in the government, in terms of imposing efficiencies. I have not yet seen a case where the government can legislate efficiencies anywhere.

Mr. Loiselle: You are right, but we can try to create the best environment. Do you not think this bill is a right step in

[Traduction]

prise de plus avec laquelle nous ne pouvons faire affaire. Sans aucun doute cela aura une incidence globale néfaste pour notre industrie. Il n'y aura tout simplement pas de bétail à transporter. À mon avis, nous deviendrons une collectivité agricole ayant une seule activité.

Le vice-président: Merci monsieur Mazankowski.

Je cède la parole à M. Loiselle.

M. Loiselle: Merci, monsieur le président.

Il semble très clair que l'un des objectifs du projet de loi est d'accroître l'efficacité du système et, par voie de conséquence, d'améliorer le revenu des producteurs. Pour que cet objectif soit atteint, les deux compagnies de chemins de fer nous disent que, même si elles ne sont pas les bienvenues, elles conçoivent comment elles pourraient contribuer à réduire les coûts de tout le système. À l'heure actuelle, quel est le volume en argent? Quel est le volume des céréales que vous transportez des fermes jusqu'aux silos et ainsi de suite? Le volume en argent est-il très important?

Le vice-président: Monsieur Jensen.

M. Jensen: Il m'est très difficile de vous répondre. Je ne peux vous indiquer le volume exact, mais il est infime par rapport à ce qu'il pourrait être si le producteur pouvait se prévaloir de tarifs compensatoires. Honnêtement, je ne peux vous répondre.

Premièrement, pour ce qui est de l'adoption d'une loi axée sur l'efficacité, je ne mâcherai pas mes mots: c'est impossible.

M. Loiselle: N'êtes-vous pas d'avis que le Comité avec ses 21 membres chargés d'étudier cette question fera les efforts nécessaires parce qu'il est dans l'intérêt du producteur de réduire ses coûts pour toucher un profit? Ne croyez-vous pas qu'il s'agit d'un atout du présent projet de loi?

M. Jensen: Vous dites que je suis d'avis que le Comité ne fera pas les efforts nécessaires. Permettez-moi de vous répondre. Je suis absolument convaincu que le Comité y mettra le paquet. J'en suis convaincu, mais, par définition, le gouvernement a des comptes à rendre à des supérieurs, soit le public et le public n'est pas toujours sensible aux questions économiques. Il n'est sensible qu'à ses propres besoins qui deviennent également une préoccupation des hommes politiques.

Voici un exemple. À sa parution, le rapport Gilson a été considéré par le gouvernement de l'époque comme une solution raisonnablement juste et équitable. Après seulement quelques semaines, le tout a pris des proportions démesurées à cause de questions politiques.

En tant qu'industrie, il nous est très difficile de croire qu'un comité, qu'il compte 20 ou 10 000 représentants du gouvernement imposera de force une efficacité. Je n'ai jamais vu un gouvernement capable de légiférer en matière d'efficacité.

M. Loiselle: Vous avez raison, mais nous pouvons nous efforcer de créer un climat favorable. Ne croyez-vous pas que

[Text]

the right direction? Maybe it is not all that Gilson was proposing, but at least it is a step in this direction.

The other point is that if you can make your case clearly to this committee, if you can make your case to farmers, to producers, that they will be able to save money . . . I have been a member of Parliament for many, many years and I have heard these complaints and these claims about more money to improve some lines, and the railways are saying no, it does not make sense, it would be too costly. If you can make your case that if we invest less public money or railroad money in lines with no profitable operation and you could replace them and do the same job with a better return to the farmer, do you not think we will create an environment and a feeling from the producer that he will want to use your services more? Is it impossible?

Mr. Jensen: In our opinion it is almost impossible. It is like saying to someone who is getting the benefit of 20% of the cost that now that has to be increased. It does not matter how much you talk to that individual; it amounts to more money out of his pocket because at present the taxpayer is paying that subsidy. Why not?

Now the government is imposing legislation on the railways in terms of cars and how they are to operate and that kind of thing.

What you have here is a situation in which the railways will not lose and the farmers will not lose. Then you have a third party, called the government, who is supposed to oversee this but in fact, while they are doing their best, I do not think have the tools to do it with. I really do not think so.

Mr. Loiselle: With the bill now the producer is paying roughly 18% of the real cost and there will be an increase. Do you not think that just the fact that there will be an increase will be an incentive to find some more efficient solution?

Mr. Jensen: How can he find a more efficient solution when the difference is being paid to one mode of transportation? He has no option. He must go to the railway—at least that is his perception—because that is the cheapest . . .

The Vice-Chairman: This is your last question, please, Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: We have been told by your national association about the experiment at Lethbridge. You are aware of this one?

Mr. Jensen: I certainly am, yes.

Mr. Loiselle: Why can you not proceed with such an experiment right here? Why would you not be able to convince some people to do exactly the same?

Mr. Jensen: I do not know how many times we have to go over the same experiment. The problem is the implementation. We have proved in that experiment, I believe satisfactorily, that we can do it more economically in that type of system . . .

[Translation]

ce projet de loi constitue un pas dans la bonne direction? Il ne referme peut-être pas tout ce que Gilson proposait, mais du moins, c'est un pas dans ce sens.

Je crois également qu'en présentant convenablement vos arguments à ce Comité, aux agriculteurs et aux producteurs, ils pourront réaliser des économies . . . Je suis membre du Parlement depuis de nombreuses années et j'ai été témoin de plaintes et de revendications formulées en vue d'obtenir plus d'argent pour améliorer certaines lignes; cependant, les sociétés ferroviaires s'y refusent prétextant que c'est insensé et trop coûteux. Si vous ne pouvez nous convaincre qu'en réduisant les investissements du public et des sociétés ferroviaires dans les lignes non rentables, qu'on pourrait faire le même travail, en les remplaçant, tout en garantissant un meilleur rendement à l'agriculteur, n'êtes-vous pas d'avis qu'on créera un climat tel que le producteur voudra utiliser davantage vos services? Est-ce impossible?

M. Jensen: D'après nous, c'est pratiquement impossible. Ce serait comme dire à quelqu'un touchant les profits de 20 p. 100 du coût que cela sera désormais accru. Peu importe les arguments que vous lui avez avancés, pour lui, cela correspond à des déboursés additionnels parce qu'actuellement le contribuable assume cette subvention. Pourquoi pas?

Actuellement, le gouvernement impose une loi aux sociétés ferroviaires concernant les wagons, leur exploitation et ainsi de suite.

Nous sommes confrontés à une situation où les sociétés ferroviaires ne veulent rien perdre et où les agriculteurs ne veulent rien perdre. Il y a ensuite une tierce partie, qu'on appelle le gouvernement, qui est censée surveiller le tout, mais qui, tout en faisant son possible, ne dispose pas de moyens de le faire. J'en suis convaincu.

M. Loiselle: Le producteur assume actuellement approximativement 18 p. 100 du coût et, à cause du projet de loi, ça va augmenter. Ne croyez-vous pas qu'à cause de cette hausse éventuelle, il y aura une raison de plus de chercher une solution plus efficace?

M. Jensen: Comment pourrait-il trouver une meilleure solution lorsque la différence est versée à un seul moyen de transport? Il n'a pas le choix. Il doit se tourner vers les sociétés ferroviaires (du moins, c'est ce qu'il croit) parce que le chemin de fer est le moins coûteux . . .

Le vice-président: Ce sera votre dernière question, s'il vous plaît, monsieur Loiselle.

M. Loiselle: Votre association nationale nous a fait part de l'expérience menée à Lethbridge. En êtes-vous au courant?

M. Jensen: Absolument.

M. Loiselle: Pourquoi ne serait-il pas possible de mener une telle expérience ici? Pourquoi ne pourriez-vous pas convaincre certaines personnes de faire exactement la même chose?

M. Jensen: J'ignore combien de fois il faudrait répéter la même expérience. Le problème, c'est la mise en application. Cette expérience nous a permis de démontrer, d'après moi de façon satisfaisante, que ce genre de système nous permettrait

[Texte]

not all by ourselves, but in us collecting it and the railways handling it.

If I remember correctly, the turnaround time for a unit train at that time was seven days. Normally it is around 21 days. There are all kinds of documentation, on the part of the CNR in particular, about what this really means in economic terms.

That was conducted by the Wheat Board at that time.

I really do not know what else we can do to convince people. We cannot convince the farmer because right off the bat he has to pay more money. He may intellectually understand this, but the net result that he can see is that he still has to pay more money.

I think what we are saying as an industry is let us be on an equal footing with the railway, as the National Transportation Act purports that we should be, and then there will be some competition injected into the system.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: Thank you.

The Vice-Chairman: I will now call on Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. I would like to thank the Manitoba Trucking Association for their presentation. I have a large amount of sympathy for the small, independent truckers because in my years in the railroad I watched a lot of good, independent little truckers with one, two, three, four trucks get run right off the road by the railroads when they went into the trucking business. In fact, I had a senior official of the railway say to me: Why the hell should we run this thing down the tracks when we can run it on a road allowance built by the provincial and municipal governments? They went into the trucking business in a big way, and they are in it in a big way. So I understand and sympathize with the independent truckers.

You make some statements in your submission that the only industry to receive a subsidized freight rate in western Canada is grain. Did you forget about airlines, ports, agricultural machinery manufacturing, roads...? Is it not correct that since the invention of the wheel every mode of transportation, either directly or indirectly or a combination of both, has been subsidized?

Mr. Jensen: What I was referring to there were basic industries. I am saying that grain is a basic industry, steel is a basic industry, that type of thing. I have no argument with what you are saying in terms of subsidy.

I think what you are implying there, if I may comment on that, is that the trucking companies are receiving a subsidy in the form of the use of public roads. Am I correct in that assumption?

Mr. Benjamin: Yes, that is part of it. I do not blame the trucking industry for that.

[Traduction]

de réaliser des économies... pas par nous-mêmes, mais si nous faisons la cueillette et si les sociétés ferroviaires s'en chargeaient.

Si mes souvenirs sont exacts, à l'époque, l'aller-retour d'un train de marchandises durait sept jours. Habituellement, il faut mettre environ 21 jours. Il existe de nombreux documents, surtout au CN, sur ce que cela signifie en termes économiques.

La Commission canadienne du blé dirigeait les recherches à l'époque.

J'ignore ce qu'il faudrait ajouter pour convaincre les gens. Il est impossible de convaincre l'agriculteur parce que ses coûts augmenteront immédiatement. Il se peut qu'il comprenne bien au plan intellectuel, mais il réalisera qu'en dernière analyse il devra déboursier davantage.

Selon moi, en tant qu'industrie, nous demandons d'être sur un pied d'agilité avec les sociétés ferroviaires, comme le stipule la Loi nationale sur les transports; alors, le système deviendra plus concurrentiel.

Le vice-président: Merci beaucoup monsieur Loiselle.

M. Loiselle: Merci.

Le vice-président: J'invite maintenant M. Benjamin à prendre la parole.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. J'aimerais remercier le Manitoba Trucking Association pour son exposé. J'éprouve beaucoup de sympathie pour les petits camionneurs indépendants parce qu'au cours de ma carrière au chemin de fer, j'ai vu les sociétés ferroviaires, lorsqu'elles ont accédé au camionnage, pousser à la banqueroute d'excellents petits camionneurs indépendants propriétaires d'un, deux, trois ou quatre camions. En fait, voici ce que j'ai dit un cadre supérieur d'une société ferroviaire: pourquoi, diable devrions-nous acheminer ces marchandises par chemin de fer lorsque nous pouvons les acheminer sur une route subventionnée par les gouvernements provinciaux et par les administrations municipales? Elles ont accédé au camionnage en grande pompe et elles y sont pour rester. C'est pourquoi je comprends les camionneurs indépendants et j'ai de la sympathie pour eux.

Vous dites, dans votre exposé, que l'industrie céréalière est la seule à bénéficier, dans l'Ouest du Canada, d'un tarif de transport subventionné. Que faites-vous des sociétés aériennes, des ports, des fabricants de machines agricoles, des routes...? N'est-il pas vrai que, depuis l'invention de la roue, tous les moyens de transport ont été subventionnés directement ou indirectement ou des deux façons?

M. Jensen: Je faisais allusion aux industries de base. Je prétends, en fait, que les céréales et l'acier constituent des industries de base. Je ne conteste nullement vos assertions concernant les subventions.

Selon moi, si vous me permettez de formuler un commentaire, vous voulez dire que les entreprises de camionnage bénéficient d'une subvention en pouvant utiliser les voies publiques. Ai-je raison de penser ainsi?

M. Benjamin: Oui, en partie. Je n'en blâme pas l'industrie du camionnage.

[Text]

• 2150

Mr. Jensen: I am not disputing that. At the same time, I do not know if there is a clear understanding of what is occurring there. We pay a licence fee, a substantial licence fee every year. The fee is not based on a truck. It is based on the gross vehicle weight, the amount you carry.

In addition, in this province at least, we are paying a fuel tax which is in excess of what passenger vehicles pay. I might add that the fuel tax, which was initially instituted many years ago, was to be for the development and maintenance of roads. This year it is not going to that at all. It is simply in general funds.

A number of studies have been conducted over the years on the true cost of running a truck down the road in terms of what it costs for the road. Some of these studies are interesting, others are just plain ludicrous. I think there is a study in one of the U.S. states which indicates it is \$1.25 a running mile. Many truckers would be happy to even get that in revenue, \$1.25 a running mile. In Saskatchewan, if I am not mistaken, a study was done. It was 60¢ a running mile, which in U.S. funds would be approximately 45¢. How much credibility can you attach to that kind of study. I suspect if two more are done, one will be 10¢ and the other one will be \$2 a running mile.

We are not saying for one moment that we are not using roads and producing some wear on the roads. What we are saying is, let us get together, look at the transportation system in a rational way, all modes, and attach the proper costs to them. If there is a cost to running on the highways, wear and that kind of thing, by all means, conduct a proper study and see where the costs lie.

Mr. Benjamin: I guess what I am really getting at is that when you talk about compensatory rates, you are suggesting compensatory rates for transporters, not compensatory rates for those who provide the facility for transportation. In other words, if you are going to have full cost recovery, how many ships would use the St. Lawrence Seaway if they had to pay the full cost recovery? How many airlines would be operating in this country if they had to pay full cost recovery for airports, navigational aids, air traffic control and weather forecasting? And how many trucks would be operating if you had to build and maintain and operate your own right of way? You cannot have it both ways. When you talk about compensatory rates, which is the problem about user-pay which any government, of any political stripe, at any level faces, is it not better if the taxpayers as a whole share in these costs? You get some from users and you get some from general tax revenue. Is that not the more sensible way to do it?

Mr. Jensen: I think there certainly can be a case made for that point of view. I certainly do think that. Our major

[Translation]

M. Jensen: Je ne conteste pas cela. En même temps, je ne sais pas si l'on comprend bien ce qui se passe là. Nous payons une cotisation, une cotisation considérable chaque année. La cotisation n'est pas calculée en fonction du camion; elle est fondée sur le poids brut du véhicule, la cargaison que l'on transporte.

De plus, dans cette province du moins, nous payons une taxe sur le combustible en plus de ce que paient les véhicules de transport de passagers. Je pourrais ajouter que la taxe sur le combustible, instaurée il y a déjà bon nombre d'années, devait être prélevée pour la création et l'entretien de chemins. Elle ne sert pas à ça du tout cette année. Elle est simplement versée au fonds d'administration générale.

Au cours des années, un certain nombre d'études ont été menées sur le coût véritable d'utilisation d'un camion sur le chemin, du point de vue du chemin. Certaines d'entre elles sont intéressantes alors que d'autres sont tout simplement ridicules. Je pense qu'une étude faite dans un des États américains conclut que c'est 1.25\$ le mille parcouru. Bon nombre de camionneurs seraient contents de toucher ça comme revenu, 1.25\$ le mille parcouru. En Saskatchewan, si je ne me trompe pas, une étude a été préparée. C'était 60c. le mille parcouru, soit environ 45c. en monnaie américaine. Comment peut-on accorder quelque crédibilité à ce type d'études? Je présume que si deux autres études étaient menées, l'une arriverait à 10c. et l'autre, à 2\$ le mille parcouru.

Nous n'affirmons pas du tout que nous n'utilisons pas les chemins et que nous ne les usons pas. Ce que nous disons, c'est qu'il faudrait, tous ensemble, examiner le système de transport de façon rationnelle, tous les moyens, et déterminer les coûts véritables de chacun. S'il y a un coût d'utilisation des autoroutes, l'usure et ce genre de chose, il faut certainement mener une bonne enquête et déterminer où sont les coûts.

M. Benjamin: Je suppose que ce que je veux vraiment dire, c'est que lorsque vous parlez de taux compensatoires, il s'agit de taux compensatoires pour les transporteurs et non pour ceux qui fournissent les installations de transport. En d'autres termes, s'il doit y avoir recouvrement du coût entier, combien de navires utiliseraient la Voie maritime du Saint-Laurent s'il devait payer le recouvrement du coût entier? Combien de compagnies aériennes exploiteraient leur entreprise dans ce pays si elles devaient payer le recouvrement du coût entier des aéroports, des aides à la navigation, du contrôle de la circulation aérienne et des prévisions météorologiques? Et combien de camions seraient utilisés s'il fallait construire, entretenir et exploiter nos propres droits de passage? L'on ne peut pas tout avoir. Lorsqu'il est question de taux compensatoires, ce qui est le problème de paiement par les utilisateurs auquel font face tous les gouvernements, de quelque appartenance qu'ils soient, à tous les niveaux, n'est-il pas préférable de faire partager ces coûts à l'ensemble des contribuables? Vous en obtenez une partie des utilisateurs et l'autre partie, des revenus fiscaux généraux. N'est-ce pas une meilleure façon?

M. Jensen: Je pense que ce point de vue a beaucoup de potentiel. C'est certainement mon avis. Notre principale

[Texte]

objection to this bill is that it fosters or continues inefficiencies right now.

Mr. Benjamin: What about inefficiencies?

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, would you make this your last question, please.

Mr. Benjamin: All right, Mr. Chairman. I will make it a double-barrelled one then. I will try to get two questions into one.

Do you feel the most economic method of moving grain to port is by commercial truck from country elevators to inland terminals, and then by unit train to port? I question that. Economical for whom? Because the minute you do that, it means at least one extra set of handling, storage and elevation charges for the grain producers. You have the country elevator, then you have an inland terminal, then you go to port. At the moment all you have is the country elevator and then the terminal. You are adding an additional expense, an additional inefficient handling of grain.

Then you talk about a faster pace of elevator consolidation. The grain companies, and particularly the farmer-owned ones, the three pools, the UGG, have been 10, 15 years ahead of the railroads or anybody else in the grain movement, in rationalizing, modernizing, upgrading their elevator system. The grain producers have hundreds of millions invested in them. They own them. Are they supposed to get up and walk away from that?

The Vice-Chairman: What is your question, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: What do you mean, a faster pace of consolidation? There are two points. How is it more efficient to insert an additional handling of the grain, an additional handling, elevation and storage charge to grain producers? What do you mean by a faster pace of elevator consolidation?

Mr. Jensen: Quite frankly, I do not know what I mean. We are looking at two separate submissions here, I suspect. Are you not looking at the Canadian Trucking Association's submission?

• 2200

Mr. Benjamin: No. It is the Manitoba Trucking Association, page 2 of your brief, the bottom of page 2, the top of page 3, "... the most economic method of moving grain to port is by ...".

The Vice-Chairman: Gentlemen, the Chair suggests that we do not debate the point. It is a question. He disagrees with what you suggest, unless you can ...

Mr. Jensen: If I may just respond to that. If you look at the lead sentence there, it says:

The following has been noted in a technical paper to the Gilson group.

These are not my words. The only words injected in the next line there, in parenthesis, are: "(or presumably subsidies in the

[Traduction]

objection à l'encontre de ce projet de loi, c'est qu'il favorise ou perpétue les inefficacités qui existent à l'heure actuelle.

M. Benjamin: Qu'avez-vous à dire au sujet des inefficacités?

Le vice-président: Mr. Benjamin, est-ce que cela pourrait être votre dernière question, s'il vous plaît?

M. Benjamin: Très bien, M. le président. Dans ce cas, j'en ferais une question à deux volets. Je vais essayer de poser deux questions en une.

Croyez-vous que la façon la plus économique de transporter du grain jusqu'au port soit de le faire en camion commercial des éleveurs locaux jusqu'aux terminaux intérieurs, puis en train-bloc jusqu'au port? J'en doute. Économique pour qui? Parce que dès que l'on fait ça, cela signifie une série supplémentaire de frais de manutention, d'entreposage et d'élevation pour les producteurs de grain. Il y a l'éleveur local, puis le terminal intérieur et ensuite il faut aller au port. Présentement, il n'y a que l'éleveur local et le terminal. Vous ajoutez une dépense additionnelle, une manutention additionnelle et inefficace du grain.

Vous parlez ensuite d'une unification plus rapide des éleveurs. Les compagnies de production de grain, surtout celles qui appartiennent à des cultivateurs, les trois pools, la UGG, ont une avance de dix à quinze ans sur les sociétés ferroviaires ou quiconque dans le domaine du transport du grain, dans la rationalisation, la modernisation et l'amélioration du système des éleveurs. Les producteurs de grain ont investi des centaines de millions là-dedans. Ils en sont propriétaires. Sont-ils censés quitter tout cela?

Le vice-président: Quelle est votre question, M. Benjamin?

M. Benjamin: Que voulez-vous dire, une unification plus rapide des éleveurs? Il y a deux questions. Comment peut-il être plus efficace d'introduire une manutention additionnelle du grain et des frais supplémentaires de manutention, d'élevation et d'entreposage pour les producteurs de grain? Qu'entendez-vous par une unification plus rapide des éleveurs?

M. Jensen: Franchement, je ne sais pas ce que je veux dire. Je présume que nous regardons deux mémoires différents. Regardez-vous le mémoire de l'Association canadienne du camionnage?

M. Benjamin: Non, c'est la *Manitoba Trucking Association*, page 2 de votre mémoire, le bas de la page 2, le haut de la page 3, «... la méthode la plus économique de transporter le grain jusqu'au port est de...».

Le vice-président: Messieurs, le président suggère de laisser tomber ce point. C'est une question. Il n'est pas d'accord avec ce que vous avancez, à moins que vous puissiez...

M. Jensen: Permettez-moi de répondre à cela. Voici ce que dit la phrase principale, là:

Nous avons lu ce qui suit dans un document technique présenté au groupe Gilson.

Ce n'est pas moi qui ai dit cela. Les seuls mots ajoutés à la ligne suivante, entre parenthèses, sont: «(ou présumément des

[Text]

hands of the farmers)". I am simply trying to indicate there, without editorializing in any way, what it says next:

... will increase the economic competitiveness of trucking vis-à-vis rail.

The balance of this is in a technical paper to the Gilson group, and I really cannot respond in detail to what you are saying. But in the sense that you are injecting another elevation by trucking, I do not think I am prepared to argue with that too much.

The Vice-Chairman: Thank you very much. I call on Mr. Murta. There are three minutes left for this group. Mr. Murta.

Mr. Murta: All right. Thank you, Mr. Chairman. I have a quick question, just for clarification and for the committee's own purposes. Do you people have any figures to indicate the amount of grain which you are trucking in Manitoba at the present time, in some of the specialty crop areas? Coming from southern Manitoba, down in the Carmen area as I do, I know it is substantial. But I was wondering whether or not you could give the committee a figure so we could have a better feel for what is actually moving by truck at this present time.

Mr. Downey: If I may, Mr. Murta, I will respond to that. I am also from the southern Manitoba area and we specialize in the movement of that type of commodity, bulk commodities, and so on. In the period from December 1, 1982, through to July 31, 1983, we moved 20 different commodities which can be considered grains. They vary from rye to linseed meal to canary seed to triticali, and so on... 20 different commodities which our relatively small company moved.

To give you some indication of the number of shipments involved in that, which covered moving from Manitoba to the United States, from Manitoba to Saskatchewan, from Manitoba to Alberta, and from Manitoba to Thunder Bay, there was something in the neighbourhood of 921 shipments included in that commodity. Now, that is approximately 25% of the total number of shipments to this point that our company moves in one complete year.

Mr. Murta: Could I ask one final question, Mr. Chairman?

The Vice-Chairman: Yes, Mr. Murta.

Mr. Murta: Are you experiencing, Mr. Downey, a substantial increase over last year in the movement of grain by truck? In effect, while we are all sitting here arguing whether or not it is good for the roads and whether we should be doing it or not, it is happening in any event, so has your company experienced an increase in volume? Do you anticipate that to continue?

Mr. Downey: We have not enjoyed any substantial increase in volume. In fact, from a competitive point of view—and this

[Translation]

subventions dans les mains des fermiers)». J'essaie simplement de montrer ici, sans apporter aucune modification, ce que le texte dit ensuite:

... augmentera la concurrence économique entre les compagnies de camionnage et les compagnies de chemin de fer.

Le reste de cette théorie se trouve dans un document technique présenté au groupe Gilson, et je ne peux réellement répondre en détail à ce que vous dites. Mais si vous voulez dire que vous introduisez un autre intermédiaire sous la forme des compagnies de camionnage, je ne pense pas être prêt à discuter beaucoup ce point.

Le vice-président: Je vous remercie beaucoup. Au tour de M. Murta. Il reste trois minutes pour ce groupe. Monsieur Murta.

M. Murta: Très bien. Merci, monsieur le président. J'ai une petite question, seulement un éclaircissement, pour l'information du Comité. Auriez-vous des chiffres indiquant le volume de grain que vous transportez à l'heure actuelle, par camion, au Manitoba, dans certaines régions de récoltes spécialisées? Je viens du sud du Manitoba, de la région de Carmen, et je sais que le volume est élevé. Je me demandais si vous pourriez donner des chiffres précis au Comité afin que nous ayons une meilleure idée du volume qui est transporté actuellement par camion.

M. Downey: Si vous me le permettez, monsieur Murta, je répondrai à cette question. Je viens aussi du sud du Manitoba et nous sommes spécialisés dans le transport de ce type de produits, les produits en vrac, etc. Du 1^{er} décembre 1982 au 31 juillet 1983, nous avons transporté vingt différents types de produits que nous pouvons considérer comme des grains. Il peut s'agir aussi bien de seigle que de farine de lin, de millet, de triticales, et ainsi de suite... vingt différents types de produits que notre compagnie, relativement petite, transporte.

Pour vous donner une idée du nombre de livraisons que cela sous-entend, livraisons faites du Manitoba aux États-Unis, du Manitoba à la Saskatchewan, du Manitoba à l'Alberta et du Manitoba à Thunder Bay, il y a eu environ 921 livraisons de ces produits. Cela représente environ 25 p. 100 du total des livraisons jusqu'à maintenant que notre compagnie fait dans une année.

M. Murta: Puis-je poser une dernière question, monsieur le président?

Le vice-président: Oui, monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur Downey, connaissez-vous cette année une augmentation substantielle du transport du grain par camion, par rapport à l'année passée? C'est vrai, pendant que nous sommes ici à discuter pour savoir si c'est bon pour les routes, si nous devrions le faire, les choses se produisent de toute façon. Ainsi, votre compagnie a-t-elle connu une hausse de volume de travail? Prévoyez-vous que la tendance se poursuivra?

M. Downey: Nous n'avons pas connu une augmentation substantielle du volume de travail. En fait, du point de vue de

[Texte]

question was raised some time ago about the competitiveness of the railroads—we have suffered a reduction in some products, in particular corn, out of the southern Manitoba area to the Alberta market, as a result of the railways seeing fit to reduce their rate substantially below what has been in effect over the past . . . well, since I have been involved in the trucking business, which is some four years. So when you ask if it was a substantial increase, the reply is, no, it was not.

Should the producer have access to a portion of the subsidy which very obviously will benefit him and us, if that or a portion thereof is paid to him, I do feel that it could result in substantially increased volume for companies such as ours. That is one of the reasons why we support the payment to the producer.

The Vice-Chairman: Thank you very much. I will allow Mr. Mayer a question. He would like to ask if you can obtain some information and forward it to the committee.

Mr. Mayer: Just on a point of information. Mr. Chairman, I wonder if the Manitoba Trucking Association [*Inaudible due to technical problem—Editor*] . . . because it seems to me, when I just drive down the highway, there has been a tremendous increase in the number of rigs on the road hauling grain.

Mr. Downey: I would think that probably our association office does have some information to that effect, Mr. Mayer. However, there are some other things which are adjuncts to this that I would like to ask if you would require. There is also a substantially increased volume of farm trucks of commercial size which are involved, and I am not sure that we do have that information. In addition, there is also a considerable increase in the number of commercially licensed vehicles which also are involved in the transportation of grain in that area. Again, I am talking of the commercial vehicle size, the large highway tractor units which are available, and I am not sure that we have that information.

Mr. Mayer: How many bushels would the largest outfit on the highway now move?

Mr. Downey: Depending on the type of grain, it would be between 1,300 and 1,500 bushels.

Mr. Mayer: All right. Thank you very much.

The Vice-Chairman: Thank you. Would you undertake to have your association's secretary forward whatever information you have at your disposal to the Clerk of the Committee? It will be appreciated.

Mr. Jensen: Yes. We will send whatever information we have.

The Vice-Chairman: Thank you very much. I want to thank you, Mr. Jensen, Mr. Kooistra and Mr. Downey for appearing here this evening. We appreciate your submission and the information you have been able to provide. Thank you very much.

Mr. Jensen: Thank you.

[Traduction]

la concurrence—et cette question a été soulevée il y a quelque temps relativement à la concurrence des compagnies de chemin de fer—nous avons subi une diminution pour certains produits, en particulier le maïs, dans le sud du Manitoba où les livraisons se font vers l'Alberta, par suite du fait que les compagnies de chemins de fer ont jugé bon de réduire de beaucoup leurs taux par rapport à ceux qui étaient en vigueur par le passé . . . c'est-à-dire depuis que je suis dans le camionnage, environ quatre ans. Par conséquent, lorsque vous me demandez si c'était une augmentation substantielle, je répondrais non, ce n'était pas le cas.

Si le producteur avait droit à une partie de la subvention qui, de toute évidence, sera à son avantage et au nôtre, si cette subvention ou une partie de celle-ci lui est versée, je crois bien que des compagnies comme les nôtres connaîtraient une augmentation substantielle du volume de travail. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous sommes en faveur du versement des sommes au producteur.

Le vice-président: Je vous remercie beaucoup. Je permets à M. Mayer de poser une question. Il aimerait savoir si vous pouvez obtenir des renseignements et les envoyer au Comité.

Mr. Mayer: C'est seulement un renseignement. Monsieur le président, je me demande si la *Manitoba Trucking Association* (*inaudible à cause d'un problème technique—Éditeur*) . . . parce qu'il me semble, lorsque je suis sur la route, qu'il y a beaucoup plus de camions qui transportent du grain.

M. Downey: Je pense que notre association a, à son bureau, des renseignements à cet égard, monsieur Mayer. Cependant, il y a d'autres renseignements connexes et j'aimerais savoir si vous en avez besoin. Il y a également une augmentation substantielle du nombre de camions de ferme, de taille commerciale, et je ne suis pas certain que nous ayons ces renseignements. De plus, il y a une hausse considérable du nombre de véhicules commerciaux autorisés qui transportent du grain dans cette région. Je parle toujours des véhicules de taille commerciale, les grosses remorques qui sont disponibles, et je ne suis pas sûr que nous ayons ces renseignements.

M. Mayer: Combien de boisseaux le plus gros de ces véhicules que l'on trouve sur les routes peut-il transporter?

M. Downey: Selon le type de grain, entre 1300 et 1500 boisseaux.

M. Mayer: Ça va. Je vous remercie beaucoup.

Le vice-président: Merci. Vous engagez-vous à faire envoyer par le secrétaire de votre association tous les renseignements que vous avez à votre disposition, au greffier du Comité? Nous en serions heureux.

M. Jensen: Oui, nous enverrons tous les renseignements que nous avons.

Le vice-président: Je vous remercie beaucoup. J'aimerais vous remercier, monsieur Jensen, monsieur Kooistra et monsieur Downey, pour vous être présentés ici, ce soir. Nous vous remercions de votre exposé et des renseignements que vous avez pu nous fournir. Merci beaucoup.

M. Jensen: Merci beaucoup.

[Text]

Mr. Downey: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: I will call on the representatives of the Liberal Party of Canada, Mr. David Matas, spokesman, and Mr. Bill Ridgeway. Gentlemen, please come forward.

Mr. David Matas (Liberal Party of Canada): My name is David Matas and I will be spokesman for the Liberal Party of Manitoba for this evening. With me is Bill Ridgeway who is the First Vice-President of the Liberal Party of Manitoba as well as the policy chairman. We also have with us today, on my right, Maria Lang, who is with Manitoba Liberal Youth. I will say a few words by way of introduction, just to summarize parts of our brief, and Bill Ridgeway will summarize other parts of it. Then we will be pleased to answer whatever questions you may have.

The Liberal Party of Manitoba approaches the whole issue of the Crow as a party committed to reform. We view the institution of the Crow as an institution that needs reform, and for a number of reasons. Some of those reasons Mr. Ridgeway will speak to, dealing with trucking in the livestock industry and dealing with special crops. I will say a bit about the railways, about processing, about food prices and about jobs generally.

• 2210

First of all, in terms of the railways, it is our observation that there has been a deterioration in the rail line system simply because the rail lines are not being paid full compensatory rates. They are being paid rates estimated at 18% of costs. We have had minimal maintenance being done; we have had deterioration of the rail network; we have had lost sales in 1977, 1978 and 1979 because the rail network simply has not been able to deliver. We attribute that to the Crow.

In terms of food prices, we have had higher food prices in the west, in the supermarkets in the cities, because of the Crow. We have had higher feed grain prices and higher costs of production for such goods as milk and turkeys and chickens, and as a result prices are higher in the supermarket, because of the Crow.

We have had a weakening of the processing industry in Winnipeg and throughout the west because of the Crow. Industries like seed crushing or meat packing have been discouraged because it is cheaper to ship out the raw products. In the processed product, there is a disincentive to processing.

Finally, the deterioration or the lack of maintenance, the lack of development of the rail system has meant a loss of jobs generally in the west because if the rail system were being developed properly, then a lot of the equipment that would be manufactured for the development of the rail system would be manufactured in Winnipeg and in the west. So because that manufacturing and maintenance and development is not taking place, we are losing jobs.

[Translation]

M. Downey: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le vice-président: Je prierais les représentants du Parti libéral du Canada, M. David Matas, porte-parole, et M. Bill Ridgeway, de prendre la parole. Messieurs, avancez-vous.

M. Matas (Parti libéral du Canada): Mon nom est David Matas. Je serai ce soir le porte-parole du Parti libéral du Manitoba. Je suis accompagné de Bill Ridgeway, qui est le premier vice-président du Parti libéral du Manitoba ainsi que président de la section politique, et, à ma droite, de Maria Lang, qui fait partie des Jeunes libéraux du Manitoba. Mon introduction sera brève, je résumerai une partie de notre mémoire, et Bill Ridgeway résumera l'autre partie. Ensuite, il nous fera plaisir de répondre à toutes vos questions.

Le parti libéral du Manitoba aborde toute la question du Nid-de-Corbeau comme un parti préconisant la réforme. Selon nous, le Nid-de-Corbeau est une institution qui a besoin de changements et ce, pour nombre de raisons. M. Ridgeway vous entretiendra de certaines d'entre elles, qui touchent le transport par camion dans la production animale et les récoltes spéciales. Quant à moi, je vous parlerai des chemins de fer, de la transformation, du prix de la nourriture et des emplois en général.

Tout d'abord, en ce qui concerne les chemins de fer, nous avons remarqué que le réseau ferroviaire se détériore, tout simplement parce que les chemins de fer ne reçoivent pas un paiement pleinement compensatoire. Selon les évaluations, le taux représente 18 p. 100 des coûts. Seuls les travaux d'entretien minimum ont été effectués. Le réseau ferroviaire s'est détérioré. Nous avons perdu des ventes en 1977, 1978 et 1979 parce que le réseau ferroviaire n'était pas à la hauteur. Nous attribuons ces résultats au Nid-de-Corbeau.

Quant au prix des aliments, les aliments sont plus chers dans l'ouest, dans les supermarchés dans les villes, toujours à cause du Nid-de-Corbeau. Le prix des céréales fourragères a été plus élevé, tout comme les coûts de production des biens comme le lait, les dindes et les poulets, d'où les prix plus élevés au supermarché en raison du Nid-de-Corbeau.

L'industrie de la transformation s'est affaiblie à Winnipeg et dans l'ouest, à cause du Nid-de-Corbeau. Les industries comme celle de la salaison et de la conserverie de la viande et du broyage des graines n'ont pas été favorisées parce que ça coûte moins cher d'expédier la matière première. Quant au produit transformé, on détourne les gens de la transformation.

Enfin, la détérioration du réseau ferroviaire ou son manque d'entretien et de développement a signifié une perte d'emplois de façon générale dans l'ouest parce que si le réseau ferroviaire avait été développé convenablement, une bonne partie du matériel qui aurait été fabriqué pour le développement du réseau ferroviaire, l'aurait été à Winnipeg et dans l'ouest. Ainsi, parce qu'il n'y a eu ni fabrication de matériel, ni entretien ni développement du réseau, nous perdons des emplois.

[Texte]

So we feel that the Crow system needs reform, and we feel that there have to be two basic elements of reform: one of them is compensatory rates and the second one is neutrality. Neutrality between crops, neutrality between modes of transportation.

Compensatory rates is not the same thing as user pay. We do not suggest that the system should be shifted to a user-pay system. We believe that the Crow benefit should be maintained, but that it should be maintained in a different way from now.

The Crow benefit should be paid, and we take the position it should be paid to the producer. Payment to the railways denies neutrality. Payment to the railways allows for compensation so that there can be development of the rail network and maintenance of the system, but payment to the railways means you continue to get problems with trucking, with processing, with food prices, with specialty crops, with livestock. So payment to the railways represents a problem.

We feel that the advocates of payment to the railways are basing their advocacy on unrealistic fears. One fear that we have heard expressed is that it is only with payment to the railways that you are going to get the railways to conform to the guarantees. But we feel that railways can conform to the guarantees, first of all because there would be penalties in any case, and secondly, if the rates are compensatory there would be an economic incentive for the railways to develop and maintain the system.

Secondly, we have sometimes heard the fear expressed that if there was payment to the producers then there would just be political pressure over time to remove that payment from the producers, because it would just seem like a windfall benefit. But first of all, we would say to that that any payment to producers would be statutory, just like the Crow rate is now. Secondly, payment to the producers would have the same justification that the Crow rate does have now, that it is to help move Prairie grain to competitive, international markets. It is important to Canada as a whole. We are going to have political justification for shipping grain to world markets whether the producers are being paid the Crow Benefit or not. So as I say, we feel that those fears are unrealistic.

We were supportive of the original Pepin plan and the Gilson proposals. We in fact viewed both of them with some pride and satisfaction. Bill Ridgeway will read you a resolution that the Liberal Party of Manitoba has proposed in the past, but we have had a history of proposing Crow reform and payment to the producers and the presentation that we make today is in line with that history.

We took satisfaction with the original Pepin proposal not only because it was in line with our past positions but also because we viewed it as an vindication of the National Energy Program. If you remember, one of the parts of that program was a fair share of all revenues to the federal government. The federal government got that share, allocated a major portion of it to the western development fund, and a large part of that fund is being used for the payment of the Crow benefit. So we

[Traduction]

Aussi, nous sommes d'avis que le système du Nid-de-Corbeau doit être réformé. Selon nous, la réforme doit reposer sur deux éléments fondamentaux: le taux compensatoire et la neutralité. Le système doit rester neutre à l'égard des récoltes et des modes de transport.

Le taux compensatoire est différent du paiement fait à l'utilisateur. Nous ne proposons pas que le système soit transformé en un système où le paiement est fait à l'utilisateur. Nous estimons qu'il faudrait continuer à accorder la subvention du Nid-de-Corbeau mais de façon différente.

D'après nous, la subvention devrait être versée au producteur. Le paiement aux chemins de fer nie le principe de la neutralité. Le paiement aux chemins de fer leur permet d'obtenir une compensation et rend possible le développement et l'entretien du réseau ferroviaire, mais il signifie aussi que les problèmes relatifs au camionnage, à la transformation, aux prix des aliments, aux récoltes spéciales et au bétail continueront. De sorte que le paiement aux chemins de fer pose un problème.

Nous pensons que les tenants du paiement aux chemins de fer s'appuient sur des craintes peu réalistes. L'une de celles qui ont été exprimées consiste à penser que seul le paiement aux chemins de fer assurera le respect des garanties par les chemins de fer. Nous estimons que les chemins de fer peuvent respecter les garanties, tout d'abord parce que des pénalités sont prévues de toute façon, et ensuite parce que si les taux sont compensatoires, les chemins de fer seront incités à développer et à entretenir le réseau.

Ensuite, certains craignent également que si le paiement est fait aux producteurs, une pression politique finira par être exercée pour retirer ce paiement aux producteurs parce que ce paiement semblera être un profit imprévu. Tout d'abord nous répondons que ce paiement aux producteurs serait prévu par la loi, tout comme le taux du Nid-de-Corbeau à l'heure actuelle. Ensuite, le paiement aux producteurs serait aussi justifié que l'est actuellement le taux du Nid-de-Corbeau, car il aide à acheminer le grain des Prairies vers des marchés concurrentiels et internationaux. C'est important pour tout le Canada. Sur le plan politique, nous serons fondés à expédier le grain vers les marchés mondiaux, que les producteurs reçoivent ou non la subvention du Nid-de-Corbeau. Aussi, comme je l'ai dit, nous estimons que ces craintes sont peu réalistes.

Nous étions en faveur du premier plan Pepin et des propositions Gilson. Dans les faits, nous en étions fiers et satisfaits. Bill Ridgeway va vous lire une proposition que le Parti libéral du Manitoba a soumise dans le temps. Notre passé est jalonné de propositions visant la réforme du Nid-de-Corbeau et le versement du paiement aux producteurs. L'exposé d'aujourd'hui est donc dans la tradition de notre parti.

Nous étions satisfaits de la première proposition Pepin, non seulement parce qu'elle était conforme à nos prises de position passées mais aussi parce qu'elle constituait à nos yeux une justification du programme d'énergie national. Faut-il rappeler que l'un des éléments de ce programme était l'attribution d'une part équitable de tous les profits au gouvernement fédéral. Il a reçu cette part et en a versé une partie importante dans le fonds de développement de l'ouest dont une large

[Text]

see through this Crow proposal a justification for the original National Energy Program.

When Mr. Pepin shifted from payment to the producers to payment to the railways, he said that the original proposal was better but he just could not sell it. Well, I guess we can say that we ourselves tried to sell it. As the Manitoba Liberal Party we appeared before the Manitoba legislature and asked them to repeal their resolution rejecting the Pepin plan and to pass a resolution endorsing it instead. But they did not do that. We feel, as the Liberal Party, that if the original Pepin plan did not sell in the west, then a large part of the blame rests with the Conservative and the New Democratic Parties, who did not try to sell the Pepin plan in the west. Far from it; they have opposed the plan. We saw, both in Saskatchewan and Manitoba, the NDP and the PC join together to pass resolutions rejecting that plan. We have seen the parties join together in a partnership of reaction opposed to Crow reform.

There have been a number of hybrid proposals or freedom-of-choice proposals that have been suggested, where there would be payment to the railways but an option for the producers to take that payment for themselves if they want to ship by truck or keep their product in the Prairies for feed grain. We support these freedom-of-choice proposals but the point we want to make, I suppose, above all, is that whether it is payment to the railways, payment to the producers, or freedom of choice, the important thing is that we have Crow reform. The present Crow system has been an obstacle to development in the west and we need Crow reform in order to develop the west.

Mr. Ridgeway will have some remarks now.

The Chairman: Mr. Ridgeway.

Mr. Bill Ridgeway (Liberal Party of Canada): Thank you, Mr. Chairman.

David has basically summarized the presentation which was presented to you. I want to add a few additional comments to that presentation.

We have mentioned that the Liberal Party in Manitoba is in favour of producer choice, in favour of a portion of the payment going to the producer. The reason we are in favour of that, I guess, is very simple in its answer. If you pay all of the money to the railways, in our minds you are continuing the system which caters to export grain. If we are going to develop the west and develop secondary processing in the west, we have to remove a certain amount of that incentive to export grain.

Maybe I should just clarify one thing. Besides my positions within the Liberal Party, I am also a farmer. I am involved in the production of cereal grains, oilseeds and livestock. So I speak as a farmer, not just as a party activist.

[Translation]

portion sert au paiement de la subvention du Nid-de-Corbeau. De sorte que cette proposition du Nid-de-Corbeau constitue à notre sens une justification du premier programme d'énergie nationale.

Après avoir délaissé le paiement aux producteurs pour le paiement aux chemins de fer, M. Pepin a indiqué que la première proposition valait mieux mais qu'il n'arrivait pas à en convaincre les gens. Eh bien, tout ce que nous pouvons dire à ce sujet, c'est que nous avons nous-mêmes tenté de faire accepter cette idée. En tant que Parti libéral du Manitoba, nous avons comparu devant la législature du Manitoba et avons demandé l'abrogation de la proposition rejetant le plan Pepin et l'adoption d'une autre proposition appuyant au contraire ce plan. Mais ils ne l'ont pas fait. Nous du Parti libéral estimons qu'il faut en grande partie blâmer le Parti conservateur et le Nouveau parti démocratique pour le rejet du premier plan Pepin par l'ouest car ils n'ont pas essayé de le faire accepter dans l'ouest. Au contraire, ils se sont opposés à son adoption. En Saskatchewan et au Manitoba, nous avons vu le PC et le NPD s'unir pour adopter des propositions visant à rejeter ce plan. Nous avons été témoins de l'association des partis en réaction contre la réforme du Nid-de-Corbeau.

Certains ont suggéré des propositions mixtes ou propositions dites de la liberté du choix: les chemins de fer recevraient le paiement mais les producteurs auraient la faculté de le réclamer s'ils choisissent le transport par camion ou si leur produit sert de céréales fourragères dans les Prairies. Nous sommes en faveur de ces propositions dites de la liberté du choix, mais ce que nous désirons avant tout faire comprendre, je suppose, c'est peu importe que l'on décide de payer les chemins de fer, de payer les producteurs ou d'instaurer la liberté du choix, ce qui compte c'est la réforme du Nid-de-Corbeau. Le système actuel du Nid-de-Corbeau a fait obstacle au développement de l'ouest et il est nécessaire de réformer le Nid-de-Corbeau pour assurer ce développement.

M. Ridgeway va maintenant faire quelques observations.

Le président: Monsieur Ridgeway.

M. Bill Ridgeway (Parti libéral du Canada): Merci, monsieur le président.

David a résumé les grandes lignes de l'exposé que nous vous avons présenté. J'aimerais ajouter quelques commentaires.

Nous avons dit déjà que le Parti libéral au Manitoba est en faveur du choix laissé au producteur, de la proposition selon laquelle une partie du paiement revient au producteur. La raison en est, je pense, bien simple. Si vous versez toute la subvention aux chemins de fer, à notre avis, vous maintenez le système qui soutient l'exportation des grains. Si nous visons le développement de l'ouest et de son industrie de transformation, il nous faut réduire les incitations à l'exportation du grain.

Je devrais peut-être préciser une chose. À part les fonctions que j'exerce auprès du Parti libéral, je suis aussi fermier. Je m'occupe de la production de grains de céréales, de graines oléagineuses et de bétail. Aussi, je parle en temps que fermier, non pas seulement à titre d'activiste.

[Texte]

In developing internal processing—and when I say internal processing, I mean processing of grains in western Canada—there must be some payment to the producer to give that producer an opportunity to compete with the rail system, whether he uses his own truck or whether he uses commercial trucking.

I use, for example, production of canola, which is an oilseed. In Manitoba you have two options: you can take a contract with CSP Foods in Altona, or you can deliver it through the elevator systems. In my case, it is six miles to the local elevator. If I deliver to that, I then pick up the subsidy paid directly to the railway. If I deliver to Altona, it is approximately 80 miles.

Without some payment coming to the producer, it is pretty simple and pretty obvious which choice I am going to make. I am going to take the one that gives me the greatest return; in this case, delivering to the local elevator, because I have to pick up the additional transport costs if I am going to haul it 80 miles.

• 2220

I was interested in some of the comments that the Truckers Association made prior to our presentation. I want to mention the fact, and they did mention it, that there are more and more farmer-owned vehicles on the road of a commercial size. It is my experience and my knowledge that farmers in my own area were trucking grain, their own grain, and hauling it direct to Thunder Bay and selling on the spot market. The reason for that was that there was no elevator space, and also there was a lack of cars. So they took the opportunity to haul that distance and absorbed the total transportation cost themselves. I do not believe that is fair and right; that is a disincentive to Canadian industry, which is selling on the spot market as compared to the export market.

It is the belief of the party in Manitoba that without some payment to the producer—and I am not asking for total payment to the producer, but a blended payment between the railways and the producer—there will be a disincentive to the livestock industry, the processing industry, to the development of further processing. If we ship out completely raw material, that raw material has no value added in the west. If we ship out a processed product, you have value added in the west in the form of jobs and employment. I think it is very important to us as a country to develop all parts of the country, not just certain areas with an industrial base. We should be looking at an industrial base in all parts of the country. Western Canada has an agricultural base that can be developed in secondary processing, and I believe that a payment to the producer, and the party believes that a payment to the producer, can aid in that development.

David mentioned that I was going to read into the record a resolution. If I may, Mr. Chairman, it is very brief.

[Traduction]

Pour développer l'industrie de la transformation intérieure, quand je dis industrie de la transformation intérieure, je veux dire la transformation du grain dans l'ouest du Canada, il faut verser une certaine somme au producteur pour lui donner la possibilité de concurrencer le système ferroviaire, peu importe qu'il utilise son propre camion ou fasse appel à l'industrie du camionnage.

A titre d'exemple, prenons la production du colza canola, qui est une graine oléagineuse. Au Manitoba, il y a deux possibilités: vous pouvez passer un contrat avec CSP Foods à Altona ou vous pouvez livrer votre grain grâce au réseau d'éleveurs. Six milles me séparent de l'éleveur local. Si je lui livre ma production, j'obtiens la subvention qui est payée directement au chemin de fer. Si je la livre à Altona, j'ai quatre-vingt milles à parcourir environ.

S'il n'y a pas de paiement versé au producteur, mon choix, la solution que je choisirai sera très simple et très évidente. Mon choix se portera vers celle qui me rapporte le plus. Dans ce cas précis, je livrerai ma production à l'éleveur local parce que c'est moi qui supporterais les coûts de transport additionnels si je décidais de la faire livrer quatre-vingt milles plus loin.

Certains commentaires formulés par l'Association du camionnage avant notre exposé ont attiré mon attention. J'aimerais mentionner le fait, souligné d'ailleurs par l'Association, que l'on rencontre sur les routes de plus en plus de véhicules utilitaires appartenant aux agriculteurs. J'ai eu connaissance et j'ai pu constater que des agriculteurs de ma propre région transportaient leur grain par camion directement à Thunder Bay, où ils le vendaient sur le marché au comptant. Le manque d'espace dans les éleveurs et le manque de wagons les y obligeaient. Ils ont donc décidé de parcourir la distance les séparant de leur marché et ont absorbé eux-mêmes la totalité du coût du transport. À mon avis, cette pratique n'est pas juste; il s'agit d'une mesure décourageante pour l'industrie canadienne, qui vend alors ses produits sur le marché au comptant plutôt que sur le marché des exportations.

Le parti du Manitoba croit que si le producteur ne reçoit pas un paiement quelconque, et je ne parle pas d'un paiement qui couvrirait tous ses coûts, mais plutôt d'un paiement partagé entre les compagnies ferroviaires et le producteur, les industries de production animale et du conditionnement ne seront plus encouragées à mettre au point des méthodes de conditionnement plus poussées. Les produits bruts n'ont aucune valeur ajoutée dans l'Ouest. Si nous expédions par contre un produit transformé, l'Ouest bénéficiera d'une valeur ajoutée qui prendra la forme d'emplois. Je pense qu'il est très important pour le pays de mettre en valeur toutes les régions du pays, et non pas seulement celles qui possèdent des industries. Nous devrions donner une vocation industrielle à toutes les régions du pays. L'Ouest du Canada a une assise agricole qui peut être axée sur la transformation secondaire. J'estime, tout comme le parti, que le versement d'un paiement au producteur est un pas dans cette direction.

David a mentionné que je lirais une résolution afin qu'il en soit pris note dans le compte rendu des délibérations. Permet-

[Text]

Be it resolved that the Government of Canada adopt a legislative and policy framework respecting grain freight rates in western Canada, incorporating the following principles:

- a) a new legislative framework for setting freight rates;
- b) the preservation of the principle of statutory and distance-related rates for the shipment of grain from prairie points;
- c) a method of federal financial contributions devised to remove disincentives to agricultural diversification and secondary processing on the Prairies;
- d) a mechanism to limit the new statutory rates to the farmer to a certain fixed percentage of the grain price;
- e) a federal undertaking to share inflationary cost increases with grain producers;
- f) completion of the Prairie branch line rehabilitation program;
- g) the capturing of the economic development spin-offs, which should flow from the freight rate changes and western transportation initiatives in an equitably distributed manner by and for the people of the western provinces in recognition of the added cost burdens that will be borne by them.

That was a resolution submitted by the Liberal Party of Manitoba and the Liberal Party in Saskatchewan to the national convention of the Liberal Party last November. It was adopted in plenary session; as a member of the national standing committee of policy, I will say that is a policy of the Liberal Party of Canada.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ridgeway. I would say that is putting it on the line.

I have indications that three people want to put questions to our witnesses—Mr. Tessier, Mr. Benjamin, and Mr. Althouse. We have 10 minutes left. And Mr. Epp; so we have four people. I urge you to be . . .

Mr. Benjamin: [Inaudible—Editor]

The Chairman: The sentiment of hunger is even stronger than one of party sometimes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: We welcome the contribution to this discussion by the Liberal Party. We think it is perfectly in order and proper for a political party of any stripe to make a presentation to a parliamentary committee. Whether or not we agree with some, any, or all of it is not the point. But I have a problem with one item in your statement here.

[Translation]

tez-moi de le faire, monsieur le président; il s'agit d'un texte très court.

Il est arrêté que le gouvernement du Canada élabore et adopte une politique et un cadre législatif concernant les taux du transport du grain dans l'Ouest du Canada, qui comprendraient les principes suivants:

- a) un nouveau cadre législatif régissant l'établissement des taux du transport de marchandises;
- b) le maintien du principe des taux réglementaires et des taux établis en fonction de la distance pour l'expédition du grain à partir de points situés dans les Prairies;
- c) une méthode fixant l'importance des contributions financières du gouvernement fédéral de façon à supprimer toute mesure décourageant la diversification de l'agriculture et la transformation secondaire dans les Prairies;
- d) un mécanisme en vertu duquel les nouveaux taux réglementaires accordés aux agriculteurs seraient limités à un pourcentage fixe du prix du grain;
- e) un engagement du gouvernement fédéral de partager avec les producteurs les hausses des coûts imputables à l'inflation;
- f) l'achèvement du programme de remise en état des embranchements dans les Prairies;
- g) la récupération des avantages inattendus sur le plan du développement économique qui devraient découler des modifications aux taux de transport de marchandises et des projets de transport dans l'Ouest et leur partage équitable par et pour la population des provinces de l'Ouest afin de compenser les augmentations de coûts qu'elle devra supporter.

Cette résolution a été présentée par le Parti libéral du Manitoba et le Parti libéral de la Saskatchewan à l'occasion de la convention nationale du Parti libéral en novembre dernier. Elle a été adoptée en séance plénière; en tant que membre du comité permanent national chargé de l'élaboration des politiques, je dis qu'il s'agit d'une politique du Parti libéral du Canada.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Ridgeway. Je dirais que vous avez bien cerné la question.

On me dit que trois personnes veulent questionner nos témoins, soit MM. Tessier, Benjamin et Althouse. Il nous reste dix minutes. J'oubliais M. Epp; cela fait donc quatre personnes. Je vous prie d'être . . .

M. Benjamin: [Inaudible—Editeur]

Le président: La faim est parfois plus dévorante que le parti quelquefois, monsieur Benjamin.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Nous accueillons avec plaisir la participation du Parti libéral à la présente discussion. Nous pensons qu'il est tout à fait indiqué et convenable qu'un parti politique fasse un exposé devant un comité parlementaire, quelle que soit son allégeance. Que nous soyons d'accord, en partie ou en totalité, avec son exposé, ou que nous ne soyons pas d'accord, ne

[Texte]

How is that, Jake?

Mr. Epp: I said you were a member of the wrong party.

Mr. Benjamin: No, no. I think we were the first national party to make a submission to a government agency or standing committee of Parliament. I am glad others are doing it.

You say:

In 1977-1978, lost sales were estimated at \$400 million to \$600 million. In 1978-1979, lost sales were estimated at \$600 million.

I happened to be a member of Parliament at the time, and as I recall—if my memory serves me correctly—the Minister of Transport, who was also the minister in charge of the Canadian Wheat Board, denied that. Then farmers took the matter to court Under Section 262 of the Railway Act, and the court said also that it was not so. Then the Wheat Board started buying hopper cars, and the Wheat Board also said that those sales were recovered—because most of them were on long-term contracts—in the following grain-shipping period. So I think there is a great deal of mythology peddled—and I am sorry to see the Liberal Party of Canada swallowed it—about the so-called lost grain sales, which were not.

When you talk about farmers getting some portion of these payments—some portion of, or all of, whatever—they still have to pay that, plus more in freight charges to the tune of several hundred million dollars a year, over and above any payments they might get. No matter how you cut it, whether it goes to the railroad or whether it goes to the farmers, the farmers are going to pay more.

You are then suggesting that if the farmers get some of these payments, somehow that will be better for them. It is like the lady who went downtown and saw a \$3,000 fur coat on sale for \$1,000; she bought it and rushed home and bragged to her husband how she just saved him \$2,000. You are really saying that the Liberal Party of Manitoba feels that the grain producers of western Canada should pay higher freight charges in light of the kinds of prices they are getting.

The Chairman: Mr. Matas.

Mr. Matas: Thank you. First of all, in terms of the figures about lost grain sales, I picked them up from the Gilson report; they are there on page 7 of Chapter II. I did not re-research what the Gilson committee did. As you well know, a political party does not necessarily have the resources to do what a government institution could do. So when we see figures in a report, we assume they are accurate. That is where they came from.

[Traduction]

change rien au fait. Cependant, je m'interroge sur un point de votre exposé.

Qu'avez-vous dit, Jake?

M. Epp: J'ai dit que vous apparteniez au mauvais parti.

M. Benjamin: Non, non. Mon parti a été le premier parti national à faire un exposé devant un organisme du gouvernement ou un comité permanent du Parlement. Je suis heureux que d'autres aient suivi notre exemple.

Vous dites:

En 1977-1978, on a évalué que les ventes perdues variaient entre 400 et 600 millions de dollars. En 1978-1979, elles étaient passées, selon les prévisions, à 600 millions de dollars.

J'étais député à cette époque et si je me souviens bien, si ma mémoire m'est fidèle, le ministre des Transports, qui était également chargé de la Commission canadienne du blé, a nié ces chiffres. Les agriculteurs ont ensuite porté la question devant les tribunaux en vertu de l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer. Les tribunaux ont confirmé l'opinion du ministre. La Commission canadienne du blé a alors commencé à acheter des wagons-trémies et a déclaré également que ces ventes avaient été récupérées, la plupart faisant l'objet de contrats à long terme, durant la période suivante d'expédition de grain. Je crois que l'on propage beaucoup de mythes au sujet des prétendues ventes de grain perdues, ce qui n'a pas été le cas. Je suis désolé de voir que le Parti libéral du Canada a avalé cette salade.

Quand vous parlez d'une subvention partielle ou totale versée aux agriculteurs, vous oubliez qu'ils doivent encore payer, et payer encore plus de frais de transport qui sont de l'ordre de plusieurs centaines de millions de dollars par année, en plus des subventions qu'ils pourraient recevoir. Que vous partagiez la subvention de n'importe quelle façon, c'est-à-dire qu'elle soit accordée aux compagnies ferroviaires ou aux agriculteurs, les agriculteurs verront leurs coûts monter.

Vous semblez suggérer que si les agriculteurs reçoivent une partie du gâteau, leur sort sera meilleur. Cela me fait penser à la femme qui est allée magasiner dans le centre-ville et qui a vu un manteau de fourrure de \$3,000 en solde à \$1,000; elle l'a acheté, est retournée chez elle à toute vitesse et s'est vantée à son mari de lui avoir fait économiser \$2,000. Vous dites en réalité que le Parti libéral du Manitoba estime que les producteurs de grain de l'Ouest du Canada devraient payer des frais de transport plus élevés étant donné les prix spéciaux dont ils bénéficient.

Le président: Monsieur Matas.

M. Matas: Merci. Premièrement, j'ai cité les chiffres des ventes de grain perdues du rapport Gilson, à la page 7 du chapitre II. Je n'ai pas vérifié les données du comité Gilson. Comme vous le savez, un parti politique ne peut pas nécessairement faire les mêmes travaux qu'une institution gouvernementale étant donné ses ressources limitées. Nous supposons donc que les chiffres d'un rapport sont exacts. Voilà notre source.

[Text]

When we talk about producer payment versus railway payment, yes, we think the producers are going to be better off by producer payment than railway payment. In effect, with railway payment what is happening is the producers are being told how their money is being spent; it is being spent on the railways. Whereas, with producer payment they can choose to spend it on the railways or on trucking. They can choose to keep their grain here and process it or choose to send it out. They can choose to use it for feed or not to use it for feed. These choices are removed from them when payment is made to the railways.

If you want to draw an analogy with this husband and wife and the fur coat, it is the husband buying the fur coat and giving it to the wife, rather than giving her the money to buy the fur coat if she wants.

The Chairman: Final question, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: The last I have is that last year in my province, in Saskatchewan, all three parties stated unequivocally—by resolution and by public announcement—that the statutory grain rate must be retained for the grain producers. Mr. Goodale, on behalf of the Saskatchewan Liberal Party... he is a good guy and a former colleague of ours. Unless there has been a change of heart lately, is this a case in the Manitoba Liberal Party that your friends you can pick, your relatives you are stuck with—or do you not mind the division?

Mr. Matas: I cannot speak for Mr. Goodale. But we are committed to a statutory scheme for freight rates, and we believe that the present Bill C-155 is a statutory scheme; even with a Crow benefit being paid to the railways, we still have a statutory scheme.

The resolution that Mr. Ridgeway just read was a resolution presented both by the Liberal Party of Manitoba and the Liberal Party of Saskatchewan. That was passed at the national Liberal convention in November of 1982. At that time we had a common position. As I say, I cannot speak for Mr. Goodale. I am just not in a position to explain what he said since.

• 2230

The Chairman: Thank you, Mr. Matas. *Monsieur Tessier.*

M. Tessier: Merci, monsieur le président.

Ma première question est celle-ci: comment peut-on expliquer que l'Ouest... et le Manitoba ne me semble pas faire exception... que l'Ouest, dis-je, ne puisse régler les divisions qui existent au sujet du *Crow* et présenter un front uni? Ma perception est que l'Ouest semble espérer que le gouvernement fédéral agisse une fois de plus à titre d'arbitre.

Mr. Matas: I have an answer, but I do not know how satisfactory you will find it. To my mind, a main reason the

[Translation]

Quand nous parlons d'une subvention versée aux producteurs ou aux compagnies ferroviaires, nous estimons que les producteurs seraient plus avantagés si la subvention leur était versée plutôt qu'aux compagnies ferroviaires. En fait, le problème que pose la subvention aux compagnies ferroviaires est que les producteurs savent que leur argent est dépensé pour les compagnies ferroviaires. À l'inverse, la subvention aux producteurs suppose que ceux-ci peuvent l'affecter au transport par train ou au transport par camion. Les producteurs ont le choix de garder leur grain ici et de le transformer ou de l'expédier. Ils peuvent décider ou non de s'en servir dans l'alimentation. Cette possibilité de choisir leur est retirée si la subvention est accordée aux compagnies ferroviaires.

Si vous voulez comparer cette situation avec celle des deux conjoints et du manteau de fourrure, vous devez dire que le mari achète le manteau et l'offre à sa femme, plutôt que de lui donner l'argent nécessaire pour qu'elle s'achète le manteau de fourrure de ses rêves.

Le président: Dernière question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: L'année dernière, dans ma province, la Saskatchewan, les trois partis ont déclaré sans équivoque, en adoptant une résolution et en faisant une annonce publique, qu'il fallait absolument maintenir le taux réglementaire de transport du grain pour les producteurs de grain. M. Goodale, au nom du Parti libéral de la Saskatchewan... c'est un bon gars et un de nos anciens collègues. À moins que le parti n'ait changé d'idée dernièrement, le Parti libéral du Manitoba est-il aux prises avec le dilemme selon lequel on peut choisir ses amis, mais on ne choisit pas nos parents, ou la division lui est-elle indifférente?

M. Matas: Je ne peux parler au nom de M. Goodale. Nous nous sommes cependant engagés à l'égard d'un cadre réglementaire qui régirait les taux de transport des marchandises et nous croyons que le projet de Loi C-155 en est un; même si une subvention du Nid-de-Corbeau est accordée aux compagnies ferroviaires, il s'agit toujours d'un cadre réglementaire.

La résolution que vient de lire M. Ridgeway a été présentée conjointement par le Parti libéral du Manitoba et par le Parti libéral de la Saskatchewan. Elle a été adoptée lors de la convention nationale du Parti libéral en novembre 1982. Notre position était alors la même. Je répète que je ne peux parler au nom de M. Goodale. Je ne suis simplement pas en mesure de vous expliquer les déclarations qu'il a faites depuis.

Le président: Merci, monsieur Matas. *Monsieur Tessier.*

Mr. Tessier: Thank you Mister Chairman.

My first question is the following: how can one explain that Western Canada... and Manitoba does not seem to be an exception... that Western Canada, I say, cannot overcome its dissensions about *Crow* and show a united front? My perception is that Western Canada seems to hope that the Federal Government will once again take on the role of a referee.

M. Matas: J'ai une réponse, mais j'ignore jusqu'à quel point elle saura vous satisfaire. À mon sens, l'une des principales

[Texte]

west has not presented a united front is the Conservatives and the New Democrats who are trying to be critical of the government initiative, trying to feed on discontent, to express maximalist positions, rather than attempting themselves to work a compromise amongst the people who are voting within their constituencies. In the west in every single case we have provincial governments who are not Liberal, and are looking for ways to identify disagreement with the Liberals. To my mind this is a main cause of the disunity in the west.

Mr. Ridgeway: If I can just continue a little bit on that. I believe your question goes a little bit farther than the political one, and is why farm organizations are not together on it. I think we have to look very carefully at who is doing the talking and where they are coming from. You have very, very large farm organizations such as the pools. If you want to check Dun & Bradstreet, you can see where they fit in the scheme of corporations in Canada. You have other businesses such as the United Grain Growers, another co-operative organization. Then you have a multitude of specialty crop production organizations. You also have a number of other commodity groups: the livestock producers, the hogs, the cattle, the dairy producers, and so on. I think you did see a fairly unanimous presentation from the livestock industry when we saw the presentation this afternoon of the farm bureau. I think you are also picking up, and will pick up over the next day and a half, some differences in opinions amongst the grain companies. The problem is each corporation also has its own internal structure, and to think these corporations speak for all of their members even within the pools. For example, I am a sub-district counsellor in the pool organization. I do not agree with the pool's position. There are a vast number of individual farmers who do not agree with the pool's position.

Therefore, to say the west does not have its act together I guess is right if you listen to the organizations. But I will say there was, in our opinion anyway, approximately a good half, if not more, of the individual farmer's support of the 50-50 proposal.

The Chairman: Mr. Tessier.

M. Tessier: Je comprends l'argumentation, mais si on vous demandait de tenter d'en arriver à un consensus dans l'Ouest, ne vaudrait-il pas mieux que le gouvernement s'accorde une période d'attente en espérant que ce consensus se produise, lequel devrait obligatoirement se faire?

Bien sûr, lorsqu'on interroge les organisations, elles nous répondent... et celles de l'Alberta, même si elles ne font pas l'unanimité, mais à une famille de producteurs à qui on a posé la question suivante: combien d'associations ou organisations les représentaient, elle nous a répondu qu'en moyenne, il y en avait 12.

Evidemment, je comprends votre position..., de vouloir faire partie d'un sous-comité, d'un *Wheat Pool* et aussi le fait que

[Traduction]

raisons pour lesquelles les provinces de l'Ouest n'ont pas présenté un front uni, c'est que les conservateurs et les néo-démocrates ne cherchent qu'à critiquer les initiatives du gouvernement, qu'à profiter du mécontentement, qu'à exprimer des positions extrémistes, plutôt que de chercher à aider les citoyens de leurs circonscriptions électorales à en arriver à un compromis. Dans l'Ouest, dans chaque cas, nous avons affaire à des gouvernements provinciaux qui ne sont pas libéraux et qui cherchent par tous les moyens des sujets de désaccord avec les libéraux. Selon moi, voilà la principale cause de l'absence d'unité dans l'Ouest.

M. Ridgeway: Si vous le permettez, j'ajouterai quelques mots à cela. Je crois que votre question déborde un peu la question politique, et c'est pourquoi les organisations agricoles ne s'entendent pas toutes. À mon sens, il faut examiner attentivement ceux qui se prononcent et les endroits qu'ils représentent. Vous avez des organisations agricoles très très importantes, telles que les pools. En consultant le *Dun & Bradstreet*, vous pourriez voir où elles se situent par rapport aux entreprises canadiennes. Il y a d'autres entreprises telles que les *United Grain Growers*, une autre organisation coopérative. Et puis, il existe une multitude d'organismes dans le secteur des cultures spécialisées. Il y a également nombre d'autres groupes de producteurs: les éleveurs de bétail, les porcins, les bovins, les producteurs laitiers et ainsi de suite. Je crois que vous avez pu constater qu'il y avait à peu près unanimité dans l'industrie du bétail lorsque nous avons pris connaissance de la présentation du *Farm bureau* cet après-midi. Je crois que vous découvrirez également, et que vous allez découvrir au cours de la prochaine journée et demie, qu'il existe des points de vue divergents parmi les compagnies de grains. Le problème, c'est que chaque entreprise a également sa propre structure interne, et qu'elle ne peut parler au nom de tous ses membres, même dans le cas des pools. À titre d'exemple, je suis conseiller de sous-district au sein d'un pool. Je ne suis pas d'accord avec la position du pool. Il y a un grand nombre d'agriculteurs qui ne partagent pas le point de vue du pool.

Par conséquent, je crois qu'il est juste de dire que l'Ouest ne parvient pas à s'entendre lorsque vous écoutez les organismes. Mais j'ajouterai qu'il y avait, à notre avis du moins, environ une bonne moitié sinon plus des agriculteurs qui appuyaient personnellement l'idée du 50-50 qui a été proposée.

Le président: Monsieur Tessier.

Mr. Tessier: I understand the argumentation, but if you were asked to reach a consensus in the West, wouldn't it be preferable that the government wait for a certain period, hoping that this consensus will be reached, and it will inevitably have to be reached?

Of course, if you question the organizations, they answer... and those from Alberta, even if they are not unanimous, but we asked the following question to a family of producers: how many associations or organizations represented them, and they answered that on average, there were 12.

Naturally, I understand your position... your wanting to be part of a sub-committee, of a *Wheat Pool* and also the fact

[Text]

vous soyez en désaccord avec le *Pool*. Toutefois, nous, de l'Est et du Centre, souhaitons que l'Ouest nous donne une réponse qui réponde aux besoins de l'Ouest, et si on vous en faisait la demande, combien de temps cela nécessiterait-il pour formuler une demande qui soit une véritable demande de l'Ouest? Est-ce que, dans un avenir prochain, vous pourriez nous en faire part? On a posé ces mêmes questions en Alberta et ils nous ont répondu qu'il est impossible d'espérer en arriver à un consensus dans l'Ouest dans un proche avenir. Cela veut donc dire qu'on espère toujours que le «mauvais gouvernement fédéral» prenne la décision!

Mr. Matas: Yes. I would like to respond. I wonder if I could draw an analogy. In the west a few years ago we were faced with a similar problem coming out of Quebec, where there was a difference of opinion in Quebec in terms of constitutional reform. The big question we were asking out here was, what does Quebec want? It would have been very nice if everybody in Quebec could have agreed and then we would have had no decision to make. But in fact we found out there were two different groups of people in Quebec who wanted two different sorts of things; one wanted to separate and one did not. We, of course, out here chose one of them. We were in support of the non-separation option and we were not faced with the luxury of agreeing with the consensus. I would say easterners now are faced with the same problem in relation to the west. There is a division in the west about the Crow which is almost as important to the west as constitutional reform was to Quebec, and is to Quebec, and there is not going to be consensus. It is difficult, I know, but what I would say to easterners, particularly to the Liberal caucus from the east, is to choose the Liberal solution, to choose the solution which favours reform. We cannot make it easy for you, I am afraid. We are not going to get a consensus and we do not ask for a delay to arrive at one.

Even though Bill C-155 in its present form is not as good as the Gilson report or the original Pepin plan, we would rather see it passed than delay for the purpose of getting further consensus which will never arrive. Therefore we would ask the committee and Parliament to pursue the initiative now.

Le président: Merci, monsieur Tessier.

Mr. Epp.

Mr. Epp: Thank you, Mr. Chairman.

I was pleased with the remarks by Mr. Ridgeway because I thought in many ways he brought forward points which are before the committee. I want to commend him, and by the same token not commend the written part of the brief. Mr. Matas, I thought the written part of the brief was simply not of the calibre either a party, or this committee has been having. It is a political document. I guess you have the right to do that, but I do not think you have served either the Liberal Party or this committee by it, because if I read your document and I listen to Mr. Ridgeway's comments, they are quite

[Translation]

that you disagree with the Pool. But we, from the East and the Centre, do wish that the West would give us an answer that would satisfy the needs of the West, and if you were asked to do so, how long would it take to draw up a request that would be really representative of the West. Would it be possible to present it to us in the near future? We asked these same questions in Alberta and they answered that it was impossible to hope to reach a consensus in the West in the near future. So this means that we're always waiting for the "bad federal government" to take the decision!

M. Matas: Oui. J'aimerais répondre. Permettez que je vous suggère une analogie. Il y a quelques années, dans l'Ouest, nous avons dû faire face à un problème semblable qui originait du Québec: existait-il au Québec un partage des opinions en ce qui concernait la réforme constitutionnelle? La grande question que l'on se posait ici était la suivante: que veut le Québec? Cela aurait été très bien si tous les citoyens du Québec s'étaient entendus, car alors, nous n'aurions pas été amenés à prendre une décision. Mais en réalité, nous avons constaté qu'il existait deux groupes de personnes au Québec qui voulaient deux choses bien différentes: l'un voulait se séparer, l'autre pas. Évidemment, nous avons, dans l'Ouest, opté pour l'un des deux. Nous avons appuyé la non-séparation, et nous n'avons pas pu nous donner le luxe d'accepter un consensus. Il me semble que les gens de l'Est font maintenant face au même problème en ce qui concerne l'Ouest. Il y a une divergence d'opinions dans l'Ouest au sujet du Nid-de-Corbeau, qui est presque aussi importante pour l'Ouest que la réforme constitutionnelle l'était et l'est pour le Québec, et il n'y aura pas de consensus. C'est difficile, je le sais, mais ce que je dirais aux Canadiens de l'Est, particulièrement au caucus libéral de l'Est, c'est de choisir la solution libérale, de choisir la solution qui favorise le progrès. Je crains que nous ne puissions vous rendre la tâche facile. Nous ne pourrions en arriver à un consensus, et nous ne vous demandons pas de nous accorder un délai pour nous permettre de le faire.

Bien que le projet de loi C-155 dans sa forme actuelle ne soit pas aussi bon que le rapport Gilson ou que le premier plan Pepin, nous préférierions qu'il soit adopté plutôt que retardé dans le but d'obtenir un consensus plus général, ce qui n'a aucune chance de se produire. Par conséquent, nous demandons au comité et au Parlement de poursuivre dès maintenant ce qu'ils ont entrepris.

The Chairman: Thank you, Mr. Tessier.

Monsieur Epp.

M. Epp: Merci, monsieur le président.

J'ai été content d'entendre les commentaires de M. Ridgeway, car je crois qu'à plusieurs égards, il a traité de questions dont est saisi le comité. Je veux le féliciter, mais par la même occasion, je n'ai aucun éloges à faire de la partie écrite du mémoire. Monsieur Matas, j'ai trouvé que la partie écrite du mémoire n'était tout simplement pas du calibre de ceux que les parties ou que ce comité a reçu jusqu'à maintenant. Il s'agit d'un document politique. J'imagine que vous avez le droit de faire cela, mais je ne crois pas que vous ayez aidé ni le parti libéral ni ce comité en agissant ainsi, car si je lis votre docu-

[Texte]

different. That is why I commend Mr. Ridgeway and I will leave the rest.

For example, I point out you have advocated to farmers the price of food should be lower. You obviously advocate a cheap-food policy, and yet you are here trying to see how we can make a viable farm economy. Mr. Matas, I could go on and on. You support the National Energy Program and the jobs which were lost through it. Eventually, of course, you wind up in the political statement and so, Mr. Chairman, I really do not want to ask him any questions but I want to thank Mr. Ridgeway.

The Chairman: Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman. I just want to thank the group for coming before us and particularly to bring their concerns and theories about value-added in agriculture. I think it is probably one of the great concerns we have had in this corner in the whole Crow rate. I guess it depends how you look at it and from whose point of view you are looking at the situation.

• 2240

We see value-added processing going on at the farm now. We think it is good, and it should be allowed to continue. We see farmers feeding their own barley and their own feed grains to produce milk, eggs, chickens, turkeys, beef, pork and other things. We also see farmers processing their grains on the farm to order to produce seed to sell to other farmers. We see this bill as producing this kind of economic effect. When we get down the road to where it is five times Crow, the end of the decade, the five times Crow will be paid over and above the current rate. Whether the money is paid to the farmer or to the railroad, that will still be the result.

That means, in an area where barley is now under a 21¢ or 22¢ per hundredweight freight rate, or 11¢ a bushel, that \$2 barley at the farm, which now gets added into beef or pork, comes out the other side with some additional value. But it still earns \$2 a bushel for the guy who fed it.

It does that for milk and eggs, those products which are produced under commodity boards which have value-added pricing involved. The value is \$2 now, just to use that figure. When we get to five times Crow by the end of the decade, that barley will be going in at \$1.45. When you are on value-added, the eggs and the milk and everything will come out of that farm at less value. The point is, the farmer is not getting his \$2 a bushel for barley any more. He is only getting the \$1.45.

[Traduction]

ment et que j'écoute les commentaires de M. Ridgeway, il s'agit de deux choses bien différentes. Voilà pourquoi je félicite M. Ridgeway, et je ne tiendrai pas compte du reste.

Ainsi, je signale que vous avez plaidé devant les agriculteurs en faveur d'une diminution du prix des aliments. Vous êtes manifestement partisan d'une politique d'aliments à prix modérés, et malgré cela, vous êtes venu ici discuter des façons de rendre l'industrie agricole viable. Monsieur Matas, je pourrais continuer ainsi longtemps encore. Vous appuyez le programme national de l'énergie et les emplois qu'il a contribué à faire disparaître. Et naturellement, vous finissez éventuellement par faire des déclarations politiques, et par conséquent, monsieur le président, dans le fond, je ne suis pas tenté de lui poser des questions, mais je désire remercier M. Ridgeway.

Le président: Monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président. Je veux simplement remercier le groupe de s'être présenté devant le comité et surtout de nous avoir fait part de leurs inquiétudes et de leurs théories en ce qui concerne la valeur ajoutée en agriculture. Je crois qu'il s'agit probablement d'une des principales préoccupations que nous avons eues dans cette région en ce qui concerne l'ensemble du tarif du Nid-de-Corbeau. J'imagine que tout dépend de la façon dont on l'envisage et de quel point de vue on examine la situation.

Dans les fermes, on applique maintenant le principe de la valeur ajoutée. Nous croyons que c'est une bonne chose et que cela devrait continuer. Nous voyons des fermiers produire leur propre orge et leur propre grain de provende pour obtenir du lait, des oeufs, des poulets, des dindons, du boeuf, du porc et d'autres produits. Nous voyons également des fermiers transformer le grain dans leurs fermes afin de produire des semences destinées à être vendues à d'autres fermiers. C'est ce genre de conséquences économiques que ce projet de loi engendre. À la fin de la décennie, lorsque le montant de la subvention du Nid-de-Corbeau aura quintuplé, il sera versé et se situera au-dessus du taux actuel. Que le montant soit versé au fermier ou aux chemins de fer, le résultat sera le même.

Cela signifie que, dans une région où le tarif de transport de l'orge est actuellement inférieur à 21c. ou à 22c. par cent livres ou à 11c. le boisseau, cette orge, qui a une valeur de \$2 à la ferme et qui est ajoutée au boeuf et au porc, prend de la valeur. Mais elle rapporte quand même \$2 le boisseau à celui qui l'a produite.

Le résultat est le même pour le lait et les oeufs, ces aliments qui sont produits sous la surveillance des commissions sur les marchandises et dont le prix comporte une valeur ajoutée. Par exemple, la valeur est actuellement de \$2. À la fin de la décennie, lorsque le montant de la subvention du Nid-de-Corbeau aura quintuplé, l'orge se vendra \$1.45. Si l'on tient compte de la valeur ajoutée, les oeufs, le lait et tous les autres produits seront vendus par cette ferme à une valeur moindre. Le problème est que le fermier ne reçoit plus \$2 par boisseau d'orge, il ne reçoit que \$1.45.

[Text]

In our way of analysing it, what you are choosing to do here is to put out of production a whole group of people who are now processing their product on the farms, not in the cities or not in a big factory-type operation necessarily. But over half the product in western Canada is still produced by those kinds of farmers. Well over half the producers of products are those kind of farmers. What this kind of move is saying is they are not going to be able to do this any more, because you are going to take away the value of their initial input, the feed grain.

This is where I have great difficulty understanding your processing policy. It seems to me the wrecking of an existing processing policy and of existing processing plants which exist on the farm in exchange for some future possible factory-type operations which might or might not exist closer to consumer areas.

The Chairman: Mr. Ridgeway.

Mr. Ridgeway: Mr. Althouse, your statement with regard to the five times Crow you will see in our resolution, which was adopted as a call for the safety net for the tying of the producer payment to the export cost; that is, to the cost of the export basket price. That is still our request, still our demand. We do not want, any more than anybody else does, runaway inflation on the cost of grain because, as a producer, I know right now I cannot swallow it.

On the other side of the coin is the fact that I also know I am going to have to pay some more for the movement of grain, or somebody is going to have to pay some more for the movement of grain, if we want to move grain to the export positions.

We are paying now, as producers, through tax money, for the purchase of hopper cars. It is an indirect cost laid on every grain producer in Canada, through his income tax, for the purchase of hopper cars. I do not really feel it is the responsibility of the producer to buy the hopper cars for the railways. I think the railways should be getting sufficient income to be able to supply their own rolling stock. That is my own opinion of it.

As for the other point, with regard to secondary processing, I am looking at the processing of feed grains. Instead of shipping out raw product feed grains, it is quite possible to process that into a value-added product in the form of pelletized feed with grain higher protein. By mixing grains, again, you get a value-added in there. You add jobs, you add industry, and you add further development.

As for the taking away of the livestock industry, I will agree with you in part. As long as we put all of the incentive to the export side, which is the payment to the railway, yes, we do take away from the livestock industry.

While I have the floor, and if I can digress from your question just for a moment and refer to Mr. Epp's comments, I

[Translation]

Suivant notre analyse, vous avez décidé de mettre fin aux activités de tout un groupe de personnes qui transforment actuellement leurs produits à leurs fermes et non dans les villes ou dans les grandes usines. Mais plus de la moitié des denrées provenant de l'Ouest du Canada est encore produite par ce type de fermiers. Beaucoup plus que la moitié des producteurs est composée de ce genre de fermiers. Cela signifie que ceux-ci ne pourront plus exercer leurs activités, parce que vous allez diminuer la valeur du grain de provende.

Sur ce point, j'ai énormément de difficulté à comprendre votre politique en matière de transformation des denrées. Il me semble que votre but soit de supprimer une politique de transformation déjà existante et les fabriques de transformation que l'on retrouve dans les fermes pour les remplacer par de futures installations ressemblant à des usines, qui seront proches ou non des régions habitées par les consommateurs.

Le président: Monsieur Ridgeway.

M. Ridgeway: Monsieur Althouse, votre affirmation relative au montant quintuplé de la subvention du Nid-de-Corbeau figure dans notre proposition, laquelle a été adoptée pour protéger le producteur contre la mesure visant à relier son paiement au coût d'exportation, c'est-à-dire au coût du panier des prix à l'exportation. C'est ce que nous continuons de demander. Nous ne voulons pas, pas plus que quiconque, que le prix du grain soit l'objet d'une inflation galopante, car, en tant que producteur, je sais que je ne pourrai pas l'absorber.

Par ailleurs, je sais également que si nous voulons exporter le grain, moi ou quelqu'un d'autre, nous devons payer un peu plus pour le transport.

Comme producteurs, nous payons déjà par le biais de nos impôts pour l'achat de wagons-trémies. Il s'agit d'un coût indirect imposé à chaque producteur de grain du Canada, par le biais de l'impôt sur le revenu, pour l'achat de wagons-trémies. À mon sens, le producteur ne devrait pas avoir le fardeau de financer l'achat des wagons-trémies destinés aux chemins de fer. Je crois que le revenu des compagnies de chemin de fer devrait leur permettre de fournir leur propre matériel ferroviaire roulant. C'est du moins mon avis.

Quant à la question de la transformation secondaire, j'aimerais examiner la transformation du grain de provende. Au lieu d'expédier le grain de provende à l'état brut, il est possible de le transformer en un produit ayant une valeur ajoutée, sous forme de grain bouleté contenant une valeur protéique plus élevée. En mélangeant les grains, nous augmentons encore la valeur. Cela permettrait de créer des emplois et des industries et d'accroître nos activités.

En ce qui a trait au tort causé à l'industrie de l'élevage, je suis d'accord avec vous en partie. Aussi longtemps que nous consacrerons tous nos efforts à l'exportation, ce qui nous oblige à verser des paiements aux compagnies de chemin de fer, nous nuirons à l'industrie de l'élevage.

Pendant que j'ai la parole, permettez-moi de m'éloigner de votre question pour un moment et de me reporter aux com-

[*Texte*]

would like Mr. Epp to read Mr. Matas's presentation completely.

Mr. Epp: I have, a number of times.

Mr. Ridgeway: Fine. I think that there is a certain number of misinterpretations you are placing on his documentation.

Mr. Neil: The only thing was he had the NDP in the wrong bed.

Mr. Epp: If I misinterpreted, Mr. Chairman, that is fine. Maybe it was just badly written.

The Chairman: Order, please. Thank you, Mr. Ridgeway. Thank you, Mr. Matas.

That ends our hearings for today. Before we adjourn, is it the pleasure of the committee to have appended to this day's proceedings those briefs we have received this afternoon which have not been read into the record?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. Thank you very much for coming before the committee to present your views.

The committee is adjourned until 9 a.m. tomorrow.

[*Traduction*]

mentaires de M. Epp. J'aimerais que M. Epp lise au complet l'exposé de M. Matas.

M. Epp: Je l'ai lu maintes fois.

M. Ridgeway: Très bien. Je crois que vous avez fait un certain nombre d'erreurs d'interprétation.

M. Neil: La seule erreur qu'il a faite est d'avoir mis le NPD du mauvais côté.

M. Epp: Si j'ai fait des erreurs d'interprétation, monsieur le président, je m'en excuse. Peut-être était-il simplement mal rédigé.

Le président: À l'ordre s'il vous plaît. Je vous remercie, monsieur Ridgeway. Merci, monsieur Matas.

Voilà qui met fin aux audiences d'aujourd'hui. Avant d'ajourner nos travaux, j'aimerais savoir si le Comité consent à ce que les mémoires que nous avons reçus cet après-midi et qui n'ont pas été consignés au procès-verbal soient annexés aux débats d'aujourd'hui?

Des voix: Nous sommes d'accord.

Le président: Soit! Je vous remercie beaucoup de vous être présentés devant le Comité pour exprimer vos vues.

La séance est suspendue jusqu'à 9 heures demain matin.

APPENDIX, ((TRPT-76''

DIPLOMA AGRICULTURE GRADUATES ASSN.

SUBMISSION

TO THE

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORTATION

REGARDING

BILL C155

An Act to facilitate the transportation, shipping, and
handling of western grain and to amend certain Acts
in consequence thereof.

Winnipeg, Manitoba

August 4, 1983

Mr. Chairman and Members of the Committee:

This brief is presented on behalf of the Diploma Agriculture Graduates Association of Manitoba, (DAGA). DAGA represents over 1800 (eighteen hundred) Graduates from the School of Agriculture of The University of Manitoba Faculty of Agriculture.

Since the beginning of the current round of discussions involving the Crowsnest Pass Freight Rate began in 1979-80, our organization has supported the restructuring of the freight rate system. It is our belief that if we are to be able to market our increasing volumes of grain in the future that we will need an expanded transportation system to remove the bottlenecks and facilitate the turn around time at ports. We have since the beginning supported the payment of a portion of the Crow Benefit to the producers on a production based formula, as the only way to fairly and equitably deal with the distortions created in the Livestock and Crushing Industries in western Canada. We initially supported the Producer Payment system of payments as outlined in the Gilson Report, however in studying the proposal along with checking reaction to it amongst our membership we have moved to strongly support the "Option" which has been developed in this province by the Livestock organizations which, using "Producer Freight Entitlements", will reach a system with equity and balance much sooner than any of the other proposals that we have been able to study.

It is our opinion that if Bill C-155 is carried forward as it is currently written that there will exist a very large negative impact on the Livestock Industries in Western Canada, as well as the future development of the entire area. With all of the monies going to the Railways there will in effect be approximately a Twenty Dollars per tonne added cost to the feeder of western grains in western Canada. If in fact this happens, as it can be proven that it will the volumes of cattle, hogs and poultry fed on the prairies will decrease dramatically. If this reduction of feed grains utilization occurs then the increased load on the railroads will no doubt be staggering in years of average to above average production.

At present the livestock industry in western Canada is struggling to survive, and maintain an excellent quality of product for the consumers of this country. If however the feeders of livestock have to absorb an increase in feed costs of Twenty Dollars a Tonne (which can be translated into an additional cost of \$30 per steer or \$5-\$7 per hog) they will be unable to survive. If the feeders leave the scene also the Packing Plants which are already few and far between will cease to exist. The jobs lost in the processing of livestock will be very hard to justify by any government to come.

The Crushing Industry of Manitoba would be at a disadvantage to other areas of the country as the treasury of this province could not subsidize the industry enough to keep it competitive. With a present initiative to expand the industry and create more jobs and processing in the province it would seem

reckless for a government to create the inequality that Bill C-155 will create if passed in its current form.

Other than the principal of method of payment there are two other issues that I feel it is important that we address.

The first is the necessity for a 'Safety Net'. It would be ridiculous for farmers to agree to share an increasing level of transportation costs without some security as to the level of these costs in relation to the value of the grain they produce. Farmers have very little control over the prices they receive for their produce, governments by political actions or production forecasts have much greater influence. Because of this we feel that the Federal Government should be required to put in place a safety net base on the basket price of the six major grains to insure the ability of the farmer to pay his freight bill. We feel that a fair formula for this safety net would be;

Net transport cost to producer per tonne	
<hr/>	less than or equal to 8%
Average farm basket price/tonne less	

We feel that this formula accurately represents the historical levels of transport costs, as well as being politically viable as it is an extension of the Crow Principle.

Also we feel that because the government of the country is largely responsible for inflation, that the producer should not be asked to pay more than 3% of inflation of increased railway costs in any one year. During the Gilson Negotiations this is the figure agreed to by all of the groups involved. We do not feel it is fair to increase the cost to the farmer beyond this figure. As the costs to farmers will increase rapidly if inflation is allowed to go unchecked we do not feel that it is fair to expect producers to pick up more than this level of 3% in any one year.

As I stated in the beginning DAGA supports the rethinking of freight rates. We cannot support Bill C-155 as it is currently written. The Federal Government has hoped for a consensus among prairie farmers and it would seem that the Prairie Pools are the only group strongly supporting the present bill. It is our feeling that their position reflects strongly the wellbeing of the Pools as a grain handling company and not the best interests of the people they say they represent. We are aware of numerous members of local pool committees that are enlightened enough to see that that position is very detrimental to Manitoba farmers.

Here in Manitoba, as I am sure you are well aware 48% of the farm cash income comes from Special Crops, Livestock and Poultry. We strongly believe that as producers in this province that we are entitled to our share of the crow benefit (\$651 Million) on a distance--production basis.

In conclusion I would like to state our support for the amendment as proposed in the Manitoba Farm Bureau Brief, pages 5, 6, and 7. We would encourage the government to adopt this position and implement these most necessary changes to the freight rate at this time so that we as producers can get on with the job of feeding the world without having to worry if our products are able to reach their export position.

Thank you for this opportunity to present these ideas to your committee.

Respectfully submitted by;

Diploms Ag Grads Assn.

APPENDIX "TRPT-77"

MANITOBA FARM BUREAU

SUBMISSION

TO THE

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

REGARDING

BILL C-155,

An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

Winnipeg, Manitoba

August 4, 1983

Mr. Chairman and Members of the Committee:

The Manitoba Farm Bureau welcome this opportunity to appear before the Transport Committee. Bill C-155 is the single most important piece of Federal legislation in recent years to impact on the Western Canadian agricultural industry. As I pointed out to the Standing Committee of Agriculture of the Legislative Assembly of Manitoba (see Appendix I) the M.F.B. has favored change in the Crow rate since 1979. A reading of the letters attached to our statement to the Provincial Agricultural Committee indicate that the M.F.B. lobbied hard to get to the negotiating table. We participated fully in the Gilson exercise and as a Federation of commodity and educational groups did our best to explain the background and recommendations in Gilson's report to our member groups. The M.F.B. endorsed the Gilson Report in principle and would have given serious consideration to the amendments in the Government statement of February 1, 1983.

The M.F.B.'s bottom line mandate has always been a solution that is fair and equitable for all farmers in Manitoba no matter what they produce and sell. Bill C-155 is not fair and equitable to all farmers in Manitoba. Bill C-155 violates two major principles enunciated by the Federal government in its announcement of February 8, 1982.- number 5 pertaining to economic distortions and number 6 concerning efficiency. Of the three

major objectives in Crow reform - rail capacity, efficiency and removal of economic distortion - only the first is achieved in Bill C-155 as it now stands. The M.F.B. acknowledges the magnitude of Federal dollars laid on the table. We want those dollars used to achieve all three of the above objectives - not just one. We want the Bill amended. We cannot support it in its present form. Nor can Manitoba farmers take the risks of waiting until the 85/86 review period to achieve the latter two objectives. They must be achieved now. And they must be achieved with the Federal dollars available.

Why do we take such a strong stand on behalf of Manitoba farmers. One need look no further than the 1982 Statistics Canada figures.¹ Livestock and poultry products contribute 40% of the farm cash receipts in Manitoba, 18% in Saskatchewan and 47% in Alberta. Those percentages are exclusive of provincial income stabilization programs and dairy supplementary payments. In Manitoba another 8½% of our farm cash receipts come from special crops most of which currently do not move under the statutory rate. Hence, the source of some 48% of Manitoba's farm cash receipts will be subject to major distortions caused by Bill C-155. For many years both provincial and federal programs and policies have encouraged the specialized diversification of our industry. That is a basic strength in Manitoba's agriculture industry. The existing subsidies for the movement of statutory grains have been small relative to those in Bill C-155. Moreover the railway revenue shortfall in recent years resulted in a

¹ Farm Cash Receipts, Statistics Canada.
Catalogue Number 21-201.

lack of rail capacity causing grain inventory build-ups within the Prairie region which minimized the distortion to the whole processing sector. Presumably with adequate rail capacity in place, the continued aggressive attitude of the C.W.B., and more federal dollars in transportation subsidies - the distortions will be greater and their effect will be felt by both the live-stock/poultry sectors and our special crop producers. Manitoba cannot afford provincial offsetting programs to undo the damage caused by Bill C-155. When Alberta introduced its \$40/tonne assistance to its crushing industry the Manitoba government turned down C.S.P.'s request for similar assistance. The cost of provincial offsetting programs for our livestock/poultry and special crop producers would be much higher than C.S.P.'s request and hence prohibitive. If other provincial governments with treasuries richer than Manitoba's used offsetting provincial subsidies then that would put Manitoba farmers in further jeopardy. Nor do we think that Agriculture Canada can design programs to offset the distortions created by Bill C-155. That would require additional Federal dollars. It makes no sense economically and is politically unattainable. Moreover, if you question Agriculture Canada officials, you may find they share this view.

Now for a brief look at the question of efficiency. Section 12(a) sets out the duties and functions of the Senior Grain Transportation Committee. In essence, this section allows the industry itself to monitor and to assess the rapidity with which efficiency measures should be adopted. That is the safeguard for those with vested interests. The Prairie farmers on the committee will be most interested in what cost savings are possible and

how those savings can be shared by the various players in the system. To write a Bill without the carefully controlled flexibility in Section 45 as to rate setting would be an open invitation to a high cost system that farmers could not afford. We need section 45 together with the safeguards built into section 12(a). The M.F.B. argued during the Gilson negotiation for grain producer representation on the committee. We are opposed to the provisions for feed grain consumer representation on the Senior Committee - especially since they are to be chosen only from outside the C.W.B. area.

The problems of distortion and efficiency are directly related to the payment of the government subsidy to the railroads. To attempt to patch up this Bill by adding other crops and products is politically impractical. Of the 14 commercially produced special crops in Manitoba only three were added by amendment. This approach can only lead to increased inter-regional wrangling. Subsidizing only one transport mode inevitably leads to inefficiencies and misallocation of resources. For example - sunflower seed was added by amendment, but a significant portion of that crop now moves by truck because that is the efficient way to move it. We simply ask:

- 1) what are the implications for the trucking industry if this Bill is passed? Will the system end up being a higher cost system than it needs to be with farmers paying an increased share of that cost?
- 2) what are the implications for those crops and livestock/poultry products not under the statutory rate?

Proposed Changes to Bill C-155

Without major amendments this Bill will get little support in the Prairie provinces. As indicated earlier the M.F.B. supported the Gilson report in principle. Agriculture Canada's final report titled "Agricultural Impacts of Crow Change - February 1983" showed almost no negative impact on Eastern Canada. But the positive impact of the Gilson recommendation in the Prairies over a pay the railway solution is dramatic. By 1990 (in 1990 dollars) the positive impact in Manitoba of the Gilson alternative was forecast at \$225 M compared to \$97 M if payments go to the railways. Instead of the economic solution that report should have elicited we got, as the Prime Minister indicated in Jasper on May 15, 1983, a political solution. The Manitoba Farm Bureau can only support the Bill if amended to reflect common sense economics. We have no faith in getting a fairer, more equitable deal for Manitoba at the 1985/86 review. That includes any proposal to implement either 1) changes in National feed grains policy that would undo the damage of Bill C-155. 2) direct offsetting payments to feed users in the C.W.B. area.

The M.F.B. will support Bill C-155 if the following amendments are made:

A) The right of the individual producer to choose is protected by putting each producer's share of the subsidy available into producer freight entitlement accounts (see Appendix II - "Producer Freight Entitlement Mechanics and Costs" Prepared by: Westburn Consultants). A careful reading of Appendix II indicates that this proposal effectively addresses the two objectives lacking in Bill C-155 - efficiency and distortion/dilution.

Moreover, it does so with the Federal dollars available. The Agricultural Adjustment Fund of \$204 M is in limbo under Bill C-155 as currently written. Its reinstatement would provide the total funding required for four years. Once that fund is exhausted consideration could be given to diverting Federal dollars from existing Federal programs aimed at Western Canada into an ongoing Agricultural Adjustment Fund.

We suggest the following wording for an amendment to accommodate the method of payment proposed through Producer Freight Entitlement.

Proposed Amendment to Bill C-155

It is proposed that Section 55 be changed to read as follows:

- 1) by deleting the words "and (3)", and inserting the words "(3), (4) and (5)"
- 2) by adding the following subsections following subsection (3):
 - (4) The Minister shall prescribe
 - a) that a part of the government portion of the rates as specified by subsection (5) be paid to the railways through the Western Grain Stabilization Administration from individual C.W.B. permit holders (Suffix A) freight entitlements;
 - b) that the freight entitlement of any Canadian Wheat Board permit holder be a share of the total funds to be paid through W.G.S.A. as specified in paragraph (a), based on the larger of:
 - i) the average tonnage of grain sold on the permit book over a selected number of crop years pro-rated to the total of all such tonnes for all permit holders and adjusted to an equivalent of 31.1 million tonnes; or
 - ii) the proportional share of 31.1 million tonnes which the permit holder could produce on the land in his permit book;and which is adjusted for the distance to export position from his nearest delivery point.
 - c) that any Canadian Wheat Board permit holder be permitted to withdraw all or any portion of his freight entitlement; to a maximum of 25% plus accumulated residuals in any three month period during the crop year.

- d) that any Canadian Wheat Board permit holder who ships grain in an amount exceeding the tonnage to which his entitlement less any withdrawal applies, shall pay to the railways the full freight charges applicable to the shipment of the excess tonnage.
 - e) subject to paragraph (b) above, the method of establishing the freight entitlement, and the procedures for administration.
- (5) The funds to be paid to the railways through Canadian Wheat Board permit holder entitlements shall not be less than 80% of the government portion of the rates.

B) Some improvement is made in the cost sharing formula beyond 1985/86 (see section 54 - 1(e)).

The Bill currently asks farmers to pay up to the first 6% of annual cost increases. The M.F.B. offered during the Gilson Negotiation to pay up to 3% annually of cost increases on the first 31.1 M tonnes. The Finance Minister at that time was projecting 6% inflation. So in effect, the government is asking farmers to absorb all projected cost increases beyond 1985/86. Given the contribution to foreign exchange earnings by Western Canadian grain exports we firmly believe a better sharing of cost increases is justified. In principle, the safety net amendment is a major improvement. We proposed a safety net at 8% of the weighted farm gate price of the three major grains when we appeared before the provincial committee. In line with the Federal preference of using the weighted export price we suggest the appropriate figure to be 7%. If the figure is set too high, it is meaningless. If too low - there is the danger of creating a new Crow Rate. That danger is greatly reduced if 80% of the Federal subsidy is funnelled into entitlement accounts.

C) Finally, a word in regards to the volume cap. During the Gilson Negotiation the M.F.B. argued that a meaningful, ongoing cost sharing formula was more important than arguments surrounding the tonnage cap. History indicated inflation will outpace volume. From a Manitoba perspective, we don't want to see the volume cap removed if no more dollars are put into the pot. Our land base is small, compared to the other provinces, and to do so would simply shift a greater portion of the Crow benefit established in 1981/82 out of Manitoba.

Thank you again, Mr. Chairman and Members of the Transport Committee.

Mr. Sheldon Fulton of Westburn Consultants will now present the detail of our Freight Entitlement Account proposal.

APPENDIX I

NOTES

For Presentation By

Lorne Parker, President

Manitoba Farm Bureau

To

The Standing Committee on Agriculture

of the

Legislative Assembly of Manitoba;

Inquiring into matters relating
to the Western Transportation Initiative,
proposed by the Government of Canada

Brandon, Manitoba

April 21, 1983

Mr. Chairman and Members of the Agricultural Committee:

(1) The Crow debate is one of the most interesting "hodge - podges" of economics and politics and emotions that any one of us is likely to experience. The gut issue is change - and change means different things to different people. One group of people argues that any increase in grain freight rates would spell the death knell of almost every small town in Western Canada. Others suggest that higher grain shipping costs would see unlimited opportunities for furthering processing within the prairies. The truth is somewhere down the middle.

(2) Why was the Pepin Plan brought forward? Back in 1979 Jim Deveson and Mac Runciman, former Presidents for Manitoba Pool Elevators and United Grain Growers respectively, gave some real leadership on the statutory grain rate issue. They basically said that the status quo was no longer good enough. The railways would have to be paid if the grain was to be moved and farmers would have to pay a share of increasing costs under the strict rules of a new federal statute. Why did Lorne Parker argue vociferously within the C.W.B. advisory committee to persuade the Board to buy 2,000 hopper cars with farmer's money when no one else would place additional car orders? One need go no further than the C.W.B. annual reports to see why the pressure for change was gaining momentum. Carryover stocks of all grains on prairie farms at July 31st was:

1975	3.3 million tonnes
1976	3.6
1977	9.1
1978	8.9
1979	13.3

Let me quote directly from the 1977/78 C.W.B. annual report

Producer deliveries exceeded rail shipments by nearly 3 million tonnes, resulting in serious congestion in country elevators in the latter part of the crop year. Rail shipments fell well short of market requirements causing serious vessel lineups. This, together with other disruptions drained terminal stocks, resulted in high demurrage costs, and forced the deferral of a large quantity of export commitments.

The effects of this situation, of course, were felt for some time after the close of the 1977-78 crop year.

And again in 1978/79

The cumulative effect of all of these delays was extensive. The Wheat Board was once more forced to forego sales opportunities and defer shipments against sales contracts already made. Rail shipments from country elevators to terminals dropped by 1.2 million tonnes. This meant lower quotas which in turn reduced producer deliveries by 3.8 million tonnes from the previous crop year.

(3) A conservative estimate of lost grain sales revenue in those two years is one billion dollars. Is it any wonder that there was growing pressure for change ?

(4) In November 1979, the M.F.E. staked out a policy position which emphasized that the issue was much wider than just statutory grain. While statutory grain rates were frozen, inflation was impacting on the commercial rates for livestock and livestock products, non-statutory grains and the end products from our oilseed and crushing industry. The resulting distortions were serious and escalating. The M.F.E. took the rather enlightened position in 1979 that an increasing portion over time of any federal subsidy would have

to be paid to farmers on some sort of acreage related basis. Articulate spokesmen for the livestock, poultry and special crop sectors within the M.F.B. were seeking greater resource neutrality in the production and transport of their products. That should not be surprising when:

(1) in most years farm cash receipts in Manitoba from the sale of cattle, calves and hogs exceed wheat.

(2) roughly 9% of our seeded acreage is in miscellaneous crops (894,419 acres in 1982) most of which do not move under Crow. We were unable to come up with an exact figure on the dollar value of miscellaneous crops but an educated guess would suggest that they make up at least 15% of farm cash crop receipts.

(5) Let me re-state the M.F.B. 1979 policy position:

(1) the railway revenue shortfall, which we estimated in 1979 at \$225 million, to be paid in perpetuity to the railways.

(2) canola and flaxseed oil and meal under the statutory rate.

(3) prairie feed grain prices to be backed off from export position by the full real cost of transportation.

(4) the federal share of future cost increases to be paid to farmers on some form of acreage related basis.

(6) The Western Agricultural Conference (Saskatchewan Federation of Agriculture, Unifarm - Alberta, United Grain Growers and the Manitoba Farm Bureau) adopted a transportation policy in January 1980. It had similarities to the M.F.B. position but was silent on our point four (4). In

the event that the eventual decision was to pay all federal subsidy money to the railways, we got tacit agreement from the W.A.C. that it would support inclusion of all special crops under the statutory rate but we never got it written into the W.A.C. policy. From January 1980 forward the M.F.B. was prepared to support, and did support, the W.A.C. policy until parts of it were proven unworkable.

(7) The W.A.C. transportation package was a key element in getting to the negotiating table. See letters attached:

Appendix IA - February 11, 1981
Appendix IB - April 20, 1981

The Manitoba Farm Bureau participated fully in the negotiation exercise headed by Dr. Clay Gilson. Our representatives were Allan Chambers, Bob Douglas and myself with Sheldon Fulton as our consultant. As chief spokesman, my bottom line mandate was to seek a fair and equitable solution for Manitoba farmers no matter what their enterprise.

(8) I would draw your attention in particular to one of the Federal guide-lines laid down for the Gilson negotiations. (Appendix IC)

5. The economic distortions within the agricultural sector stemming from the Statutory rate should be reduced, without recourse to new transportation subsidies for crops not covered by the present Statutory rate, or for goods such as livestock and processed agricultural products.

That guideline prevented us and Dr. Gilson from recommending any massive extension of the statutory rate structure to other grain and products. We

were successful in getting canola and flaxseed oil and meal included for two reasons,

(1) impending bankruptcy if the crushers didn't get immediate relief

(2) certain ad hoc subsidies had set a precedent and we could argue that they weren't entirely new subsidies.

(9) Early in the Gilson exercise it became apparent that the W.A.C. proposal to back off feed grain prices by the full, real cost of transport was unworkable. We knew it was a weak link but W.A.C. hoped that the grain co-operatives could figure out a way to make it work. That didn't happen between January 1980 and February 1982. The annual cost of recycling grain into the elevator at a price reflecting the subsidized cost of rail transport, and buying it back out at a price reflecting the real cost of transport, was estimated to be in excess of \$100 M per year (most of which would come out of the C.W.E. barley pool). To get some perception of the magnitude of the distortion problem, the cost to extend the Crow Benefit to non-statutory grains and the temptation to recycle feed grains I refer you to Appendix ID, a document we tabled during negotiations last April.

(10) And so it was that with some three weeks to go in the Gilson negotiations we still had no middle ground that could deal with the major problem of economic distortions. Nor had any organization made an offer to pick up a share of future cost increases. Since the M.F.B. had a degree of flexibility on these two points we suggested:

(1) that farmers should pick up the first 3% annually of future cost

increases. Given that degree of inflation protection, the Farm Bureau was prepared to see farmers accept all cost increases on volumes in excess of 31.1 M tonnes. It appeared as though inflation was likely to increase faster than volume - admittedly a judgement call. The suggestion of making the Federal Government responsible for any cost increases over 3% on the first 31.1 M tonnes is sound. If inflation is kept down to 3% or less everyone wins. If runaway inflation is the scenario then Ottawa foots a major portion of those increased costs.

(2) that there should be a phasing in of Federal subsidy payments with 100% of the Federal subsidy in the first year going to the railways and in subsequent years an increasing proportion of the subsidy being paid to farmers. This latter suggestion was qualified by the rider that a certain minimum sum should always be paid direct to the railways to give some added additional leverage on their performance.

(11) Dr. Gilson recommended a phasing in of payments to producers with a maximum of 81% of federal subsidy to farmers by 1989/90 and beyond. The 3% figure for annual cost increases was recommended to 1985/86 in Dr Gilson's report but because of financial parameters set by the Federal Government, Gilson went to $3 + \frac{1}{2}$ (next 3) to a maximum of $4\frac{1}{2}\%$ annually beyond 1985/86. Upon release of the Gilson Report last July the M.F.B. endorsed it in principle but said that we weren't happy with the cost sharing formula beyond 1985/86.

(12) In the opinion of the M.F.B., major tinkering with the Gilson package

of recommendations is dangerous. There is balance - there is fairness in that package in the long run. Over time most of the economic distortions within the Prairies would be removed. Failure to use the Federal legislation and Federal dollars in a way that does address the distortion problem for all sectors would surely lead to pressure on Prairie provincial governments to provide counter subsidies. The M.F.B. warned Premier Pawley and his Cabinet of this possibility in January 1982 and repeated the warning at a meeting with the Premier and Mr. Uskiw during the Gilson exercise. Of the three Prairie provinces Manitoba can least afford such action. The recent Alberta subsidy to Canola Crushers is a unfortunate example of the effect of this type of action on the province of Manitoba.

(13) Much of the initial criticism in Western Canada to Dr. Gilson's Report centered on method of payment. Those who favoured payment to the railways failed during Gilson to come up with any solution to the distortion problem for feed grain users. In tabling the Western Feed Grain Rate Equalization Fund (W.R.E.F.) proposal in August 1982, the Pool's did recognize that there was a serious problem of distortion for feed grain users if the subsidy is paid to the railways. The W.R.E.F. proposal received no government support at either the federal or provincial level and very little amongst individual farmers within the C.W.B. area. Nothing has been heard of the W.R.E.F. proposal in recent months. That leaves payment to farmers as the only hope for fair and equitable treatment insofar as the livestock, poultry and the special crops sectors go.

(14) Since the release of the Western Transportation Initiative on February 4, 1983 we have seen more and more of the Western criticism aimed at the overall cost sharing formula beyond 1985/86. That is as it should be. The Federal Government is suggesting that farmers pick up the first 6% of cost increases beyond 1985/86 while retaining the volume cap at 31.1 M tonnes. That is not acceptable to the M.F.B. or any other farm organization in Western Canada. Some concessions will have to be made during the parliamentary process in regard to cost sharing and the M.F.B. is confident that if we get our act together out West the Government will listen.

(15) Before moving to some specific recommendations for your consideration Mr. Chairman, let's look at the Government's estimated dollar commitment for the 4 years ending in 1985/86.

1.	1982/83 interim payment	\$313.0)	
2.	Branchline rehabilitation	380.2)	
3.	Branchline subsidies	278.0)	1.4B
4.	Hopper car purchases & leases	434.3)	
5.	Crow benefit payments (83/84 to 85/86)	1,954.8)	
6.	Federal share of cost increases	146.0)	
7.	Agricultural adjustment payment	204.1)	2.3B
8.	Administration	5.7)	
			3.71B

Items 5 through 8 listed above are totally dependent on passage of the proposed legislation.

I would remind you again that our letter to the Prime Minister (Appendix IA) accepted the suggestion that the government commitment was contingent on successful negotiations. If the proposed legislation were not introduced or were totally defeated in Parliament, we stand to lose an infusion of 2.3 B federal dollars into Western Canada. That in itself would be an utter disaster

But that is only part of the potential loss. If the required rail capacity is not in place before the movement of the other bulk commodities, forest products, general freight pick-up then grain movement will again be impeded as it was in 1977-78-79. Every million tonne shortfall in grain movement costs farmers roughly \$200,000,000. Our exports in 1980/81 totalled 24 M tonnes. In 1981/82 we reached 27 M tonnes. In the current crop year we could see 30 M tonnes. I hate to contemplate a situation where a lack of foresight - a lack of rail capacity - forced us back to an export volume of 24 - 25 M tonnes.

(16) That is why on instructions of the M.F.B. Executive I wrote the Prime Minister on March 28, 1983 (Appendix IE). The important thing now is to get the bill tabled. In the opinion of the M.F.B. the deal is a good one through 1985/86. Our recommendations for amendment to the proposed legislation include:

- (1) A reduction of the 6% figure to 3% or failing that to 4½%
 - (2) The firm committment in principle in the bill to an 8% safety net ceiling on grain freight rates as a percentage of the weighted farm gate price of the three major grains. A proper safety net would:
 - (a) provide some level of price protection for grain producers in years when grain prices were low and export volumes high relative to freight costs.
 - (b) reduce the level of uncertainty facing grain producers in the long run about excessive freight costs under the Crow Amendment proposals.
 - (3) An amendment to the bill removing the legislative action necessary to allow the phasing in of payments to producers to proceed as in Gilson's report.
- We are asking for the support of the Manitoba Government in these proposed amendments.

APPENDIX IA

WESTERN AGRICULTURAL CONFERENCE

February 11, 1983

The Right Honourable Pierre E. Trudeau,
Prime Minister of Canada,
Ottawa, Ontario

Dear Mr. Prime Minister:

Further to our discussion this week, with Ministers of your government, please be advised that representatives of the Western Agricultural Conference, the three prairie Wheat Pools and United Grain Growers have met and wish to elaborate on and clarify the position put forward earlier.

Member organizations of the WAC, including specifically those organizations whose representatives' signatures appear here, are prepared to agree to a conditional commitment by your government to the payment of the present shortfall in grain revenue to the railways.

We are also prepared to accept the suggestion that your commitment be contingent upon successful negotiation of arrangements for meeting future cost increases due to inflation or other relevant causes. Negotiation of such arrangements could be facilitated by a team to be established for that purpose.

We acknowledge your government's earlier commitment to upgrading of the system, a subject which is an integral part of the WAC position.

A copy of the entire WAC policy proposal is attached for your convenience.

The importance of grain exports to Canada's economy underlies the need for an immediate and concerted effort to revitalize the grain transportation system.

We look forward to immediate consideration of our position as stated here. We are prepared to meet further with members of your cabinet so that the negotiations referred to can be completed in time for consideration of legislation by the fall session of Parliament.

Yours very truly,

The WAC Executive,

President H.D. Falkenberg (President, Unifarm

1st. V.-Pres. L.E. Parker (President, Man. Farm Bureau)

2nd. V.-Pres. L.H.F. Hehn (Vice-Pres. United Grain Growers)

3rd. V.-Pres. J.W. Marshall (Pres. Sask. Fed. of Agric.)

with additional endorsement of:

E.K. Turner (President, Sask. Wheat Pool)

A.J. Macpherson (President, Alta. Wheat Pool)

W.W. Fraser (President, Man. Pool Elevators)

H.D. Falkenberg
L.E. Parker
L.H.F. Hehn
J.W. Marshall
E.K. Turner
A.J. Macpherson
W.W. Fraser

cc: Hon. Jean-Luc Pepin, Minister of Transport
Hon. Eugene F. Whelan, Minister of Agriculture
Hon. Senator Hazen Argue, Minister of State for the Canadian Wheat Board
Hon. Senator H.A. Olson, Minister of State for Economic Development
Hon. L. Axworthy, Minister of Employment & Immigration
Hon. H. Gray, Minister of Industry, Trade & Commerce
Hon. D. Johnston, President, Treasury Board
Hon. A. MacEachen, Minister of Finance
Hon. Senator Ray Perreault
Hon. Senator G. Molgat

APPENDIX IB

April 20, 1981

The Right Honourable Pierre E. Trudeau,
Prime Minister of Canada
House of Commons
OTTAWA, Canada

Dear Mr. Prime Minister:

Projected growth in rail shipments of bulk commodities, including grain, is leading to a real crisis in rail capacity in Western Canada. This could have very serious consequences on grain movement because of the lower priority which is likely to be placed on this commodity by the railways due to the statutory rates.

The real concern of Western Canadian producers is the guarantee of a transportation system with the capacity and incentive to provide the essential service. For this reason we urgently request that immediate steps be taken to resolve the statutory rate issue.

We believe that to the largest degree possible there is a consensus to move quickly to attempt to negotiate a resolution to the issue which all parties can support. This consensus is predicated on a Federal Government commitment to provide the payment of the present shortfall between the Crow Rate and the current cost of transporting prairie grain and continued upgrading of branch lines.

To this end we think a negotiating team should be established immediately to develop a detailed solution. This team should be given a firm deadline for completion of its task.

On the basis of immediate action by the Federal Government to undertake to initiate the above described process, we the undersigned make a commitment to support and to participate in that process.

Yours truly,

<i>Leone E. Parker</i>	President Manitoba Farm Bureau
<i>W. W. Travers</i>	President Manitoba Pool Elevators
<i>Larry W. Clifford</i>	President Manitoba Cattle Producers' Assoc.
<i>E. M. Richardson</i>	President United Grain Growers
<i>Mike [unclear]</i>	President Manitoba Hog Producers' Mkt'g Board

S.P. Bennett

Manitoba Br. Canadian Seed Growers

M. A. Cole

Diploma Ag. Graduates Assoc.

Lois Lohr

Manitoba Women's Institute

C. J. K. K. K.

Manitoba Milk Producers Mkt'ng Board

John J. K. K.

Manitoba Farm Business Assoc.

W. A. K. K.

Co-operative Hail Insurance

W. A. K. K.

Manitoba Turkey Producers' Mkt'ng Board

A. E. Hall

Manitoba Chicken Broiler Producers' Mkt'ng Board

P. J. K. K.

Manitoba Egg Producers' Mkt'ng Board

W. A. K. K.

Manitoba Sugar Beet Producers' Assoc.

Gregory W. K. K.

Vegetable Growers' Assoc. of Manitoba

APPENDIX IC

Principles enunciated by the Federal Government in Announcement,
February 8, 1982

"The Government believes that the solution to existing problems, and the shared approach it wishes to pursue, should be developed on the basis of the following principles:

1. A statutory framework should be created by Parliament to give effect to the new arrangements, and specifically to provide a basis on which adequate compensation to the railways for moving grain could be established at the earliest possible date.
2. In accordance with proposals made to it by the major producer organizations in Western Canada, the Government of Canada is prepared:
 - a. to commit itself by statute to the payment on an annual basis of an amount equivalent to the 1981-82 shortfall in railway compensation; and
 - b. to enter into discussions with the producer organizations and the railways concerning ways of meeting cost increases incurred in the fiscal years beyond 1981-82.
3. While the Government is prepared to bear a substantial part of the cost of grain transportation in future years, its resources are limited. An increased contribution by grain producers will be required.
4. In return for being compensated, the railways will be required to take action on several fronts, including:
 - a. performance and service guarantees related to grain transportation;
 - b. commitments regarding additional investment programs that would be undertaken;
 - c. adjustments to other rates in order to promote agricultural diversification and processing in Western Canada; and
 - d. presentation of data concerning their revenues, costs and investment plans.

APPENDIX ID

**COST to EXTEND CROW BENEFIT to
NON-STATUTORY GRAINS**

Prepared on Behalf of Manitoba Farm Bureau

April 28, 1982

The following estimate is developed for the 1980/81 crop year to provide an indication of the magnitude of extending the crow benefit to non-statutory grains - including special crops, Western Canada processed grains, and feed grains.

The calculation is a residual calculation - that is it estimates those grains that either do not leave the farm or do not move at the statutory rate. This net tonnage is the estimate of grains that are directly transported or their end products are at compensatory rates and hence suffer from a transportation cost discrimination.

The cost estimate for the Crow Benefit employs the Snavelly costs' for 1980 as follows:

		(\$ million)	Per Tonne
1980	Variable cost	547.3	\$20.28
	Contribution	<u>123.2</u>	<u>4.56</u>
	Total	670.7	24.84
1980	Statutory revenue	132.0	4.89
1980	Metric tonnage	27.0	----

Estimate of Crow Benefit in 1980 including a contribution to variable cost for the railways at 22.5% is \$19.95/tonne (say \$20.00/tonne)

<u>Special Crops:</u>	Tonnage	\$
Tonnage transported but not at statutory rate	600,000	12,000,000
<u>Processed Grains:</u>		
Tonnage transported but not at statutory rate	860,000	17,200,000
<u>Feed Grains:</u>		
Tonnage transported but not at statutory rate	6,890,000	137,800,000
Total	<u>8,350,000</u>	<u>167,000,000</u>

Special Crops:1980 & 1981 Composite (1)
(000 tonnes)

Supply:	<u>Corn</u>	<u>Sunflower</u>	<u>Mustard</u>	<u>Peas</u>	<u>All others (2)</u>	<u>Total</u>
Production	350	200	95	85	75	805
Disposition:	50	--	--	--	--	50
	<u>100</u>	<u>20</u>	<u>5</u>	<u>15</u>	<u>15</u>	<u>155</u>
Net Dom.Mkts.	200	180	90	70	60	600

(1) N.B. As 1980 was a reduced production year due to droubt in the major special crops area of Manitoba a composite 1980 and 1981 production estimate is employed.

(2) Beans, lentils, canary seed.

Traditional Grains:

(000 M.T.)

	<u>Wheat</u>	<u>Oats</u>	<u>Barley</u>	<u>Rye</u>	<u>Flax</u>	<u>Rapeseed</u>	<u>Total</u>
<u>Supply</u>							
carry-in	4142	492	980	127	147	340	6228
production	18,240	2219	10,540	377	465	2483	34,324
Total	22,382	2711	11,520	504	612	2823	40,552
<u>Disposition</u>							
Marketings	18,630	388	6410	356	439	2120	28,343
carry-out	1369	447	882	51	64	392	3205
seed	1074	140	459	29	19	11	1732
feed, waste & dockage	1309	1736	3769	68	90	300	7272
% of dockage	2.5	1.0	1.0	3.0	9.0	9.0	
dockage & waste	<u>459</u>	<u>36</u>	<u>169</u>	<u>18</u>	<u>90</u>	<u>300</u>	<u>1072</u>
Prairie feed res.	850	1700	3600	50	--	--	6200
Mktg. to Processors	163	3	11	1	10	849	1037
Mktg. of feed in Western Canada	140	77	472	--	--	--	589

APPENDIX IE

MANITOBA FARM BUREAU

437 ASSINIBOINE AVENUE, WINNIPEG, MANITOBA R3C 0Y5

Area Code 204 Phone 943-2509

March 28, 1983

The Rt. Hon. Pierre E. Trudeau
Prime Minister of Canada
House of Commons
Ottawa, Ontario

Dear Mr. Trudeau:

As you will be very aware, the policy package concerning the transportation of agricultural commodities in prairie Canada, announced by the Hon. Jean-Luc Pepin, Minister of Transport, February 1, 1983, is the topic of a great deal of debate and controversy in agricultural circles.

The Manitoba Farm Bureau is concerned that the discussions on the "Crow Policy" are taking place in a highly emotional atmosphere, characterized in all too many instances by either a lack of information or the deliberate injection of misinformation.

Although the Manitoba Farm Bureau continues to have some areas of dissatisfaction concerning the policy package announced by the Hon. Mr. Pepin, we believe it imperative that the Government of Canada table the proposed "Crow" legislation in the House of Commons, or otherwise make public the details of it in order that the debate can take place in an informed way. The details of the proposed legislation should be made public immediately in order to permit agricultural producers to study the matter before entering the extremely busy spring seeding period. It is our opinion that the proposed legislation should be introduced at the earliest possible date and thereby subjected to the usual Parliamentary process in order that a resolution of this extremely important issue can be taken one step further.

Your anticipated consideration of our concerns and recommendations in this regard are appreciated.

Sincerely,



Lorne E. Parker
President

LP/ab

- cc Hon. Jean-Luc Pepin, Minister of Transport
- Hon. Eugene Whelan, Minister of Agriculture
- Hon. Hazen Argue, Minister Responsible for the Canadian
Wheat Board
- Hon. Lloyd Axworthy, Minister of Manpower & Immigration

APPENDIX II

Producer Freight Entitlement

Mechanics and Costs

July 15, 1983

Prepared By:

**Westburn Consultants
2979 Pembina Highway
Winnipeg, Manitoba
R3T 2H5**

**Telephone: (204)261-8702
Telex: 07-587873**

Freight Rate Entitlement

July 15, 1983

Preamble

One of the major obstacles to resolution of the Crow problem in western Canada has been the inability to develop a consensus between apparent conflicting interests on method of payment of the federal monies. The extremes lie between all payments to producers and all payments direct to the railways. The negative consequences that result from adoption of either of these extremes has been documented and debated for the past two years. Essentially, payment direct to producers causes problems related to dilution and slippage ; to fair and equitable determination of the acreage base for payments; and to concerns as to method of ensuring that adequate monies go to the railways: Problems associated with direct payment to the railways relate primarily to significant financial hurt to the livestock sector and related loss of local feed grain markets; and to the loss of opportunities for secondary processing and crop diversification.

The search for a method of payment that would ensure the achievement of the primary objective for the development of an efficient and effective rail transportation network, as well as facilitate supplementary objectives related to economic development and resource neutrality, has haunted the Crow since the beginning of the Gilson Process. It has caused severe division between producer organizations on the prairies and between regions of Canada. Unfortunately, the debate on method of payment has also led to loss of objectivity in the consideration of alternatives and attempts at searching for a compromise that can deal with all interests fairly and equitably. The proposal defined within this paper is directed towards a resolution of this polarization of interests and is tendered for honest and objective consideration of all parties affected by resolution of the Crow issue.

July 15, 1983

Freight Rate Entitlement

Background

To begin, it is necessary to enumerate a number of basic premises that relate to current commitments respecting federal monies to be paid as part of the total Western Transportation Initiative:

1) Federal Government commitments:

(as proposed on February 1, 1983)

- statutory annual payment of a "Crow Benefit" of \$651.6 million, phased in over a 4 year period;
- cap of 31.1 million tonnes based on 1981/82 shipments;
- all cost increases in excess of 3% to 1985/86 and over 6% beyond on the movement of 31.1 million tonnes ;
- \$204.1 million for Agricultural Adjustment payments for 1983/84 to 1985/86.

2) Producer Requirements:

- continued payment of current statutory rate of approximately \$4.89/tonne;
- all costs for volume shipments in excess of 31.1 million tonnes including 100% share of cost increases due to inflation;
- initial cost increase of up to 3% annually to 85/86 and up to 6% annually beyond 85/86 on movement of initial 31.1 million tonnes.

3) Subsequent Events

- proposed "safety net" of 10% of weighted average basket price at export positions for grains shipped as minimum producer payment for freight in any year;
- Bill C-155 proposing all federal payments to go direct to railways;
- questionable status of Agricultural Adjustment Fund.

July 15, 1983

Freight Rate Entitlement

The key issue in the debate centres on the method of payment of the "Crow Benefit" and its two associated implications:

- I) the visibility of the payment with respect to the pricing mechanism for grains produced on the prairies; and
- II) the method of determining the proportionate share of each producer's entitlement to the Crow Benefit.

It should be noted that the Crow Benefit relates both to \$651.6 million dollars, as well as movement of 31.1 tonnes of grain. The derivation of the Crow Benefit is that amount which would have been necessary to provide full compensatory rates for the movement of grain in the 1981/82 crop year when added to the \$152 million paid by producers under existing statutory rates. The mechanisms for the sharing of future cost increases between producers and government on the 31.1 million tonnes and the producer's obligation to assume all costs including future cost increases due to inflation and on tonnage in excess of 31.1 million tonnes, are provided in the rate setting structure set out in Bill-155.

Thus, the issue respecting method of payment of the Crow Benefit and its resulting implications for individual producer entitlement and impact on domestic pricing can be centered on 31.1 million tonnes and \$651.6 million, (\$20.93 per tonne of entitlement) that will be entrenched in legislation. The total dollars will increase through time as the government share of cost increases is contributed (estimated at \$146 million in total by 1985/86), however, the entitlement per tonne for producers in constant 1982 dollars will remain at a fixed proportion of \$20.93 per tonne on 31.1 million tonnes.

The basis for allocating this Crow Benefit entitlement is central to the solution for achieving the objective of a renewed rail agreement between producers and the government. The principles that should be encompassed in determining the method of allocating the entitlement should include:

- i) a fair and equitable treatment of all grain producers;
- ii) an assurance that the full amount of the benefit would be available to the railways on grain shipments of at least 31.1 million tonnes to ensure the development of a more efficient transportation system;
- iii) provision of a minimum amount of funds directly to the railway irrespective of total shipments to ensure the provision and maintenance of an effective rail network; and

- iv) a method of distribution of payment that does not generate unnecessary financial hurt for livestock and secondary processing sectors on the prairies by accentuating existing distortions due to low freight rates on export grains.

It is the effort to reconcile the above four principles that has generated numerous proposals and alternatives for solution to a complex process. To some extent, the principles may be at cross purposes and as such, undue emphasis on one will result in an inability to achieve another. Such should not be the case. To an equivalent degree, it is possible that all four principles can be achieved.

To resolve an apparent conflict between distortion (lack of resource neutrality) and dilution (insufficient funds to meet rail network objectives) and achieve equitable allocation of the Crow Benefit amongst all producers, it is necessary to supplement the Crow Benefit. The magnitude and duration of such funding has been, and will continue to be, the subject of negotiation between producers and government, but has been acknowledged and defined to date as an Agricultural Adjustment Fund. As to the adequacy of this Fund it is necessary to explore in depth each proposed solution and to examine the effectiveness of the use of proceeds in achieving resolution of distortion and dilution conflicts. In fact, the effective and efficient use of the Agricultural Adjustment Fund dollars can become a measure of the effectiveness of alternative solutions.

Prior to examining the proposed freight entitlement solution against the four principles and an effectiveness criteria for Agricultural Adjustment Funds it is necessary to re-cap supply and disposition of grains in 1981/82 crop year, as it is the base year for establishing both the Crow Benefit in terms of imputed rail costs and the tonnage of producer shipments on which entitlement is to be based.

Crop Year 1981/82

Six Major Grains/Western Canada
Farm Supply/Disposition
(000 T)

	Wheat	Oats	Barley	Rye	Flax	Rapeseed	Total
Carry in Aug 1/81	1533	446	992	53	56	404	3484
Production	23922	2578	12804	832	468	1837	42441
Total Supply	25455	3024	13796	885	524	2241	45925
Producer Delivery	19671	503	7505	617	377	1991	30664
Seed	1116	130	435	28	26	13	1748
Feed/Waste							
Dockage	1153	1854	4039	141	80	167	7434
Total Disposition	21940	2488	11979	786	483	2170	39846
Carry out/Aug 31/82	3515	536	1817	99	41	71	6079

* Grain Trade in Canada 1981/82

The 31.1 million tonnes established for the Crow Benefit is based on the producer deliveries of 30,664,000 tonnes in the 81/82 crop year, plus additional allowance for tonnage of oil seed by products and other commodities moved under statutory rates.

The disposition of the 42.2 million tonnes of production of the six principle grains in 1981/82 was as follows:

Producer Shipments	72.3%
Seed Usage	4.1
Addition to Inventories	6.1
Feed, Waste and Dockage	17.5

July 15, 1983

Freight Rate Entitlement

Since all producers should have the opportunity to participate equivalently in distribution of the Crow Benefit, irrespective of their production and consumption pattern in 1981/82, the method of entitlement allocation should consider both the actual marketings in 1981/82, and the proportionate ability to produce the statutory grains that were marketed. Slippage or dilution occurs where the average proportion of producer shipments to total production (72.3% in 1981/82 on average) differs from each farm. That is, if all farms shipped precisely 72.3% of their production in 1981/82, and, Crow Benefit were allocated on either a current production or current marketings base, then every producer would receive equal funding. However, such is not the case. Some producers ship a higher proportion of their annual output, while others consume more on farm through livestock or poultry operations.

Presuming every producer should share equal responsibility for inventory carry-over and all producers require seed, then the difference between a marketing base and a production base for allocation entitlement can be focussed on the 17.5% of production in 1981/82 that was feed, waste and dockage. The maximum slippage that could occur would be in the distribution of this factor amongst producers and the non-commercial farm to farm or farm to feedlot movement of grain. Any of this production that is consumed on the farm on which it is produced would not contribute to slippage as the producer would receive his benefit by virtue of being a consumer of his own production. That is, any impact of payment of the Crow Benefit on domestic price would be neutral to that producer, and his future production decisions would not be influenced as a result of the Crow Benefit entitlement.

Thus, if 50% of the feed, waste and dockage is consumed on the farm on which it is produced, then maximum slippage for the six statutory grains is one-half the 7.4 million tonnes of production or 3.7 million tonnes. Estimates of this on-farm consumption vary from 40% to 75% dependent on sources employed. Thus maximum statutory grain slippage can be bracketed between 2 and 4 million tonnes requiring supplemental payments.

In addition to considering the production of the six major grains, however, it is necessary to also consider those producers in 1981/82 that employed land resources to produce crops other than the six major grains, that could have produced statutory grains, and to consider the potential inequity in either production or marketings generated by selecting only a single year for calculation purposes.

Solution

The fair and equitable manner in which to allocate the Crow Benefit entitlement should be on both the historic marketing pattern of producers of statutory grain and the proportionate ability of producers to grow statutory grains, provided, sufficient funds go to the railways for the shipment of grain and, supplemental funds are available to offset any potential shortfalls. In addition, the mechanics of allocation and distribution of funds must be done in such a manner to ensure that all producers are aware of their entitlement, the basis for calculation, and that the administration of the program is efficient and cost effective. The proposed method respecting calculation of individual producer freight entitlements, and administration through existing agencies and institutions would appear to meet these criteria.

Mechanics of Freight Entitlement

- 1) Determine historic producer marketings of statutory grains on a base period adequate to reflect normal activity without distortions due to local weather or crop conditions - recommend 5 year period 1977/78 to 1981/82; average marketings were 27,791,000 tonnes over this period.
- 2) Normalize marketings for each producer to the base year of 1981/82 of 30,660,000 tonnes, - this will require an increase of some 10% for each producer of his 5 year average marketings.
- 3) Determine the proportionate ability of each producer to produce his share of the 30,660,000 tonnes on land within his permit book in 1981/82
 - proportionate ability should reflect total acreage (cropped and summerfallow) adjusted for relative productivity factors such as historic yields, soil zones and crop rotation patterns.
- 4) Compare the two calculated tonnages for each producer:
 - i) his grossed up 5 year average marketings of statutory grains; and
 - ii) his proportionate production capability based on acreage in his permit book; select the larger of these two as the tonnage for entitlement calculation purposes.

Note: The total of marketing tonnage for all producers will exactly equal the total for production capability tonnage for all producers at 30,660,000 tonnes.

July 15, 1983

Freight Rate Entitlement

- 5) Determine the proportion of the "Crow Benefit" to be paid directly to the railways to ensure maintenance of an adequate rail network and to ensure that penalties and rewards for performance by the railways can be administered by appropriate government agencies:

<u>1981/82 Railway Costing (millions)</u>	
Total Requirement	\$803.6 mm
Crow Revenue	152.0 mm
Crow Benefit	651.6 mm
Volume related costs:	
Direct Costs	582.7 mm
20% Contribution	<u>116.1 mm</u>
Total Volume related	\$698.8 mm
Line-Related costs	<u>104.8 mm</u>
Total	<u>\$803.6 mm</u>

Maximum amount required to ensure maintenance of rail network and performance monitoring:

Line-related costs \$104.8 mm

Maximum of 40% of contribution (116.1 x .4) 46.4 mm
 Total required 151.2

Proportion of Crow Benefit $\frac{151.2}{651.6} = 23.2\%$

Proportion recommended is 20% of total benefit as the contribution portion is to be phased in by the government over a four year period, thus, maximum withholding would not be required.

- 6) Determine average entitlement per tonne for 30,660,000 tonnes:

$$\frac{651.6 \times .80}{31,100,000} = \$16.76 \text{ per tonne}$$

That is the average Crow Benefit per tonne based on marketings in 1981/82 is \$16.76.

July 15, 1983

Freight Rate Entitlement

- 7) Allocate the entitlement per tonne to producers, given consideration for relative distance to port for each producer:
 - based on actual freight rate zones, each producer's entitlement per tonne would be adjusted up or down from the average of \$16.76 to reflect his distance to port.
- 8) Determine total funding requirement for entitlement based on freight distance factor and selection of the larger of marketings or adjusted production tonnage:
 - it is estimated that total tonnage for entitlement will exceed 30,660,000 tonnes by some 2 to 4 million tonnes, and that considering freight adjustment the magnitude of additional funds annually would be a value between \$35 and \$70 million dollars.

Note: It should be observed that to this point all calculations are one-time calculations, and the magnitude of the supplemental funds would be determined as a fixed amount. These amounts would increase only by that amount of cost increase assumed by the federal government over the fixed producer portions (3% to 85/86 and to 6% thereafter) for the 31.1 million tonnes and in proportion to funds released for allocation of entitlement (i.e. net of withholding for network maintenance and performance monitoring).

- 9) Each producer would be apprised of his freight entitlement by a page in his C.W.B. permit book which would indicate his tonnage calculations for marketings and production capacity, his distance adjusted entitlement per tonne, and his total value of entitlement, being the greater of the two tonnages times his entitlement per tonne.
- 10) As a producer delivers grain to his local elevator the agent would undertake the following steps in addition to the normal processes for cash settlement such as confirming quota, calculating settlement, deducting any W.G.S.A. and cash advances applicable, and deducting freight and handling.
 - i) Confirm availability of entitlement for that producer;
 - ii) Calculate entitlement consumed by taking tonnage delivered times entitlement factor per tonne at that local point;
 - iii) add this amount to the producers cash ticket settlement;
 - iv) record amount of entitlement included in the settlement against producers total entitlement allowed in his permit book; and
 - v) forward cash ticket to head office for normal processing;

July 15, 1983

Freight Rate Entitlement

- 11) Should a producer not have sufficient entitlement left to meet the requirement for tonnage delivered and the local freight tariff, then in calculating his cash settlement additional deductions for freight would be taken. This would occur only in these crop years in which a producer was marketing a proportion of his production that was higher than his 5 year average historic marketings to production ratio.
- 12) Should a producer not utilize all of his entitlement during a quarter or over the course of a crop year he would be able to withdraw the remaining residual as a cash settlement at the elevator. His maximum withdrawal would be limited to 25% of entitlement at the end of each quarter (i.e. November 1, February 1, May 1, and August 1) plus any accumulated unused residuals from previous quarters. The residual would be 25% of total annual entitlement less entitlement consumed to date via deliveries.

Those producers that marketed a proportion of their production that was less than their historic marketings to production ratio (due to crop failure or shift in marketing program) or that historically consumed a significant proportion of their production on farm (i.e. fed to livestock) would generally apply for withdrawal of residuals. It is estimated that these residual withdrawals would be on some 2 to 4 million tonnes of total entitlement or approximately 10% of total funds allocated.

- 13) The elevator company would apply to the appropriate government agency (probably the Western Grain Stabilization Authority) for payment of all entitlements allocated via cash tickets. Thus, the elevator would have the total funds necessary to pay shipping charges to the railway for the local freight tariff. They would have already deducted freight charges for current statutory rates and for all new rates established to cover producer share of rail cost increases and expected tonnage shipments in excess of 31.1 million tonnes. It should be noted that the additional administrative costs to the elevator companies would to a large extent be offset by the prepayment of freight charges, but may also require some additional fees to be charged in the handling tariff.
- 14) The elevator company would pay the freight for the grain as it is shipped to terminal positions. If the grain were shipped via truck or sold locally out of the elevator the pricing of such grain should reflect the full freight tariff at that elevator including any associated entitlement.

- 15) As the total tonnage shipped increases beyond the 1981/82 allowance of 31,100,000 tonnes, the total entitlement to each producer will increase by the proportion of the government share of cost increases that is not reserved for network maintenance. The tonnage of entitlement for each producer will increase in direct proportion to the increase expected in total shipments over the base of 31.1 million tonnes, and hence the rate per tonne will decrease in inverse proportion to this increased volume modified for government shares of cost increases. This is a result of the producer being responsible for the total freight cost for tonnage in excess of 31.1 million tonnes and the need to determine a tariff at each elevator that reflects the entitlement per tonne.

The following table indicates the probable rate structure in 1986/87 after a 35% cost increase from 1981/82 and a tonnage of 34.4 million tonnes. The figures serve to illustrate the adjustments necessary on freight entitlement through time:

Railway Costing				
Item	1981/82 (Millions)	/Tonne (\$)	1986/87 (Millions)	/Tonne (\$)
Tonnage	31.1	-	34.4	-
<u>Costs:</u>				
Total Rail Cost	\$803.6	\$25.84	\$1,178.9	\$34.27
Volume Related Cost	582.7	18.74	870.5	25.31
Contribution	116.1	3.73	173.7	5.05
Line Related Cost	104.8	3.37	134.8	3.92
Cost Increases:				
Due to inflation	-	-	273.6	7.95
Due to volume	-	-	101.7	2.96
Government Share	-	-	141.4	4.11
on 31.1 mm tonnes				
Producer Share	-	-	233.9	6.80

July 15, 1983

Freight Rate Entitlement

Item	1981/82 (Millions)	/Tonne (\$)	1986/87 (Millions)	/Tonne (\$)
<u>Payments</u>				
Current Statutory Revenue (1)	152.0	4.89	168.2	4.89
Crow Benefit (Base)	651.6	20.95	651.6	18.94
+ Government share of cost increase	-	-	141.4	4.11
- withholding for Network maintenance	(130.3)	(4.19)	(158.6)	(4.61)
Net for Entitlement(2)	521.3	16.76	634.4	18.44
Payments direct to Railways (3)	130.3	4.19	158.6	4.61
Direct Producer Share:				
Cost Increases	-	-	132.2	3.84
Volume Increases	-	-	85.5	2.49
Total Producers Direct (4)	-	-	217.7	6.33
Total Payments (1+2+3+4)	803.6	25.84	1,178.9	34.27

* All figures based on Transport Canada data supplied February 23, 1983

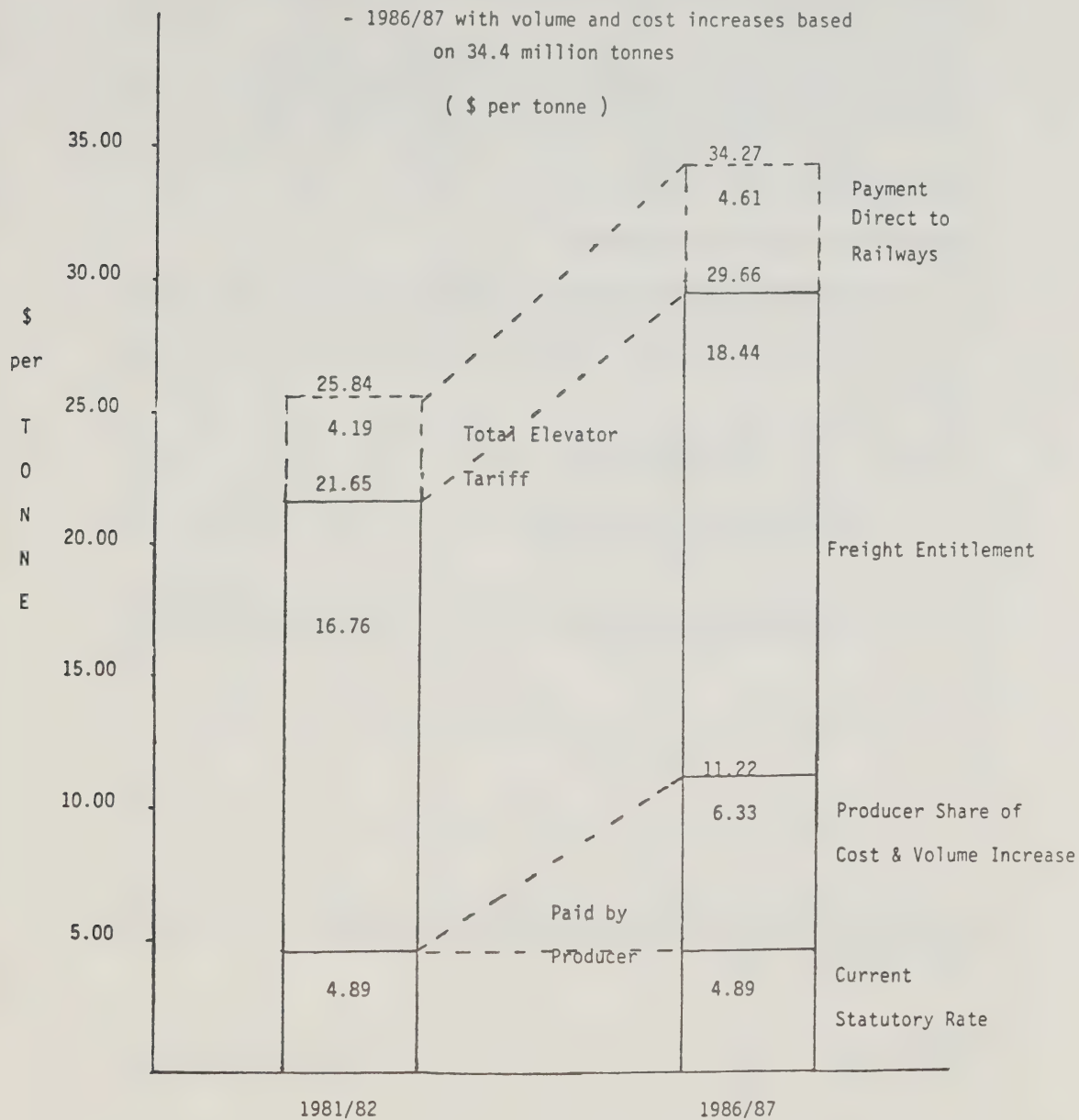
As indicated by the table, the total entitlement for producers will increase to \$634.4 million from \$521.3 million. However, the entitlement tonnage for producers must increase from 30,660,000 to 33,913,000 to accommodate the 10.6% in projected shipments (34.4/31.1) and hence the entitlement per tonne increases to only \$18.44/tonne (\$634.4 mm 34.4 mm/tonne). The total tariff at each elevator location now reflects the adjustment necessary for increased cost due to inflation and volume increase, and reflect the net freight entitlement for producers as depicted in the graphic on the following page.

July 15, 1983

Freight Rate Entitlement

Calculation of Average Country Elevator Tariff

- 1981/82 at full Compensatory Rates based on 31.1 million tonnes
 - 1986/87 with volume and cost increases based on 34.4 million tonnes
- (\$ per tonne)



July 15, 1983

Freight Rate Entitlement

As depicted in these mechanics, it is expected that the greatest proportion of entitlement will move from W.G.S.A., through the elevator companies, to the railways for shipment of grain. Provided total shipments exceed 30,660,000 tonnes and most producers continue to deliver close to their historic marketings to production ratio, that proportion of Crow Benefit that was allocated to entitlement will flow to the railways. If the funds necessary to supplement the differential are forthcoming from the Agricultural Adjustment Fund (\$204.5 million to 1985/86) the dual objectives of all necessary funds going to the railways, and maintenance of resource neutrality for production decisions are achieved. In an attempt to confirm the estimate of this supplemental funding at \$35 to \$70 million, an analysis of 1981/82 actual production, deliveries, and imputed production by crop district has been undertaken.

Supplemental Entitlement Requirement

Two approaches have been taken to attempt to estimate the magnitude of the annual dollars required to allow full freight entitlement per tonne on the larger of marketings and proportionate calculated production for each producer and still remain within reasonable financial demands on government funding.

Approach 1 - Actual Marketings vs 1981 Actual Production of 6 major grains

1. Determine shipments by crop district for prairie region in crop year 1981/82 (30.1 mn tonnes);
(Table I)
2. Determine actual production of 6 major grain in 1981 by crop district (42.0 mn tonnes);
(Table II)
3. Determine shipments to production ratio for average across prairies (.717) and for each crop district;
(Table III)
4. Determine differential in each crop district between its average ratio and that of the total for the prairies;

A positive differential indicates a crop district wherein the marketings to production ratio exceeds the prairie average, a negative differential indicates one in which a greater proportion of production is not marketed through commercial system.

July 15, 1983

Freight Rate Entitlement

5. The ratio differential is in turn multiplied by shipments to determine the tonnage plus or minus for each crop district.
6. The shipments plus and minus is further adjusted to reflect 30,660,000 tonnes of total marketings in 1981/82 (increased by 1.8%)
7. A freight rate adjustment factor is determined for each crop district to reflect relative distances to port. An index greater than one is a district wherein the freight rate exceeds the prairie average and conversely for less than one.
8. The dollar cost for supplemental funding is then determined based on distance adjustment and \$16.75 per tonne of average Crow Benefit for only those crop districts wherein the marketing differential is positive. The total of this amount is an estimate of funds necessary to allow entitlement on the larger of marketings and proportionate production capability.

This resulting estimate should be considered a minimum estimate in that it is based on production of the six major grains only and not total production. Additionally, it also presumes that the marketings to production ratio is relatively homogenous across each crop district. Further it uses 1981 production and 1981/82 shipments as a proxy estimate for proportionate production capability and 5 year average marketings respectively.

As Table III indicates, some \$24.3 million would be required against a tonnage differential of 1,450,000 tonnes, certainly a manageable sum given the allocation of over \$204.5 million to Agricultural Adjustment Fund for the three year period 1983/84 to 1985/86.

(000 Tonnes)
July 15, 1983
Table I

Manitoba Crop Dist Number:	Wheat	Durum	Cats	Barley	Rye	Flax	Rapeseed	Total Shipment
1	301.5	45.9	6.0	137.1	19.6	28.5	16.6	555.2
2	305.2	39.7	14.1	198.5	20.1	21.3	22.4	621.3
3	274.9	11.3	4.1	207.2	7.2	11.0	21.1	536.8
4	117.9	1.9	3.7	68.2	2.4	0.7	7.0	201.8
5	142.6	0.7	5.0	91.9	13.9	3.1	13.1	270.3
6	180.8	3.3	12.3	84.5	8.9	7.6	20.8	318.2
7	420.3	12.8	14.1	215.7	23.5	53.6	37.8	777.8
8	456.7	41.6	4.3	232.6	20.9	54.6	27.2	837.9
9	266.5	8.5	9.3	89.2	3.6	15.0	8.0	400.1
10	7.4	0.0	0.3	0.6	0.1	0.1	0.0	8.5
11	106.1	0.8	3.8	62.0	0.3	5.7	3.6	182.3
12	63.6	0.1	1.5	43.9	0.5	2.7	5.3	117.6

Total	2,643.5	166.6	78.5	1,431.4	121.0	203.9	182.9	4,827.8
-------	---------	-------	------	---------	-------	-------	-------	---------

Sask.

1A	462.1	114.8	6.5	49.6	30.8	10.5	3.1	677.4
1B	423.8	30.0	9.3	69.3	14.4	8.3	2.9	558.0
2A	451.8	132.5	0.7	24.3	3.4	8.5	0.8	622.0
2B	562.8	219.3	1.1	57.8	4.3	11.2	0.9	857.4
3AN	282.8	96.6	0.2	14.2	3.9	0.5	0.3	398.5
3AS	451.5	208.3	0.0	10.0	2.2	1.3	0.0	673.3
3BN	448.1	331.1	0.2	34.0	6.3	1.8	0.1	821.6
3BS	375.8	231.9	0.3	12.0	1.3	0.0	0.1	621.4
4A	139.0	66.3	0.0	5.9	4.2	0.1	0.1	215.6
4B	251.6	251.4	0.1	7.1	21.1	0.5	0.6	532.4
5A	880.3	53.4	20.4	152.5	17.1	13.1	23.4	1,160.2
5B	939.6	10.8	26.5	360.5	16.4	11.6	63.3	1,428.7
6A	829.4	75.0	0.9	91.0	8.7	7.9	22.0	1,035.9
6B	576.2	60.0	2.3	77.2	16.8	5.5	28.7	766.7
7A	622.9	187.3	1.2	133.0	3.8	12.5	12.4	973.1
7B	540.3	9.4	4.2	120.1	8.6	3.6	27.6	713.8
8A	481.2	0.9	8.1	298.6	12.1	23.3	67.7	891.9
8B	463.2	3.9	0.6	133.0	3.3	7.4	80.0	691.4
9A	518.6	3.8	10.0	308.7	13.5	4.9	111.5	971.0
9B	396.7	2.4	9.2	199.4	8.9	2.0	108.9	727.5

Total	10,097.7	2,090.1	101.8	2,158.2	201.1	134.5	554.4	15,337.9
-------	----------	---------	-------	---------	-------	-------	-------	----------

Alberta

1	786.7	143.4	1.9	32.6	20.8	5.3	1.8	992.5
2	1,632.5	201.2	4.5	511.7	84.6	30.8	57.3	2,522.6
3	432.0	32.8	15.6	701.1	46.3	5.4	44.0	1,277.2
4	1,208.6	3.1	63.2	616.8	24.2	6.0	194.0	2,115.9
5	150.3	0.0	64.5	876.8	2.4	1.2	63.9	1,159.1
6	178.7	0.0	76.3	439.9	0.6	1.5	36.4	733.4
7	408.8	0.0	40.4	557.9	2.4	4.8	136.4	1,150.7
Total	4,797.6	380.5	266.4	3,736.8	181.3	55.0	533.8	9,951.4

1981 Production
(000 Tonnes)
July 15, 1983
Table II

Manitoba Crop Dist Number:	Wheat	Durum	Oats	Barley	Rye	Flax	Rapeseed	Total Prod.
1	429.9		49.6	216.6	34.2	43.0	28.0	801.3
2	341.0		72.7	251.7	34.2	21.8	37.0	758.4
3	358.1		45.8	334.1	12.9	16.3	35.0	802.2
4	175.0		26.7	105.3	2.7	1.8	9.9	321.4
5	167.8		17.7	112.8	19.4	4.4	17.6	339.7
6	228.0		59.1	145.1	12.2	12.7	27.6	484.7
7	465.9		66.4	338.7	24.0	52.3	48.0	995.3
8	588.2		36.4	420.2	31.0	77.8	67.2	1,222.8
9	284.8		35.1	170.0	6.0	14.7	13.0	523.6
10	35.2		8.5	17.4	0.0	2.3	0.0	63.4
11	159.8		23.2	129.7	1.0	9.1	9.8	332.6
12	92.4		19.5	88.0	1.0	5.4	13.6	219.9
Total	3,326.1	0.0	462.7	2,329.6	178.6	261.6	306.7	6,865.3
Sask.								
1	985.7	194.9	98.6	215.0	74.5	26.4	2.4	1,597.5
2	1,094.5	340.3	46.5	133.2	12.7	11.0	2.4	1,640.6
3	1,761.2	823.1	105.5	182.4	22.6	2.4	2.4	2,899.6
4	456.9	297.0	40.6	53.2	41.7	0.5	2.4	892.3
5	2,300.0	132.1	195.6	725.4	55.2	31.7	86.8	3,526.8
6	1,760.1	168.0	90.0	327.7	42.0	15.5	64.4	2,467.7
7	1,415.8	222.8	57.2	374.7	20.4	9.9	40.6	2,141.4
8	1,119.1	16.2	52.1	633.0	25.4	46.3	210.2	2,102.3
9	999.4	9.6	161.9	730.4	36.9	8.3	268.2	2,214.7
Total	11,892.7	2,204.0	848.0	3,375.0	331.4	152.0	679.8	19,482.9
Alberta								
1	998.7		57.8	97.8	34.2	7.6	3.0	1,199.1
2	2,201.2		82.6	1,158.6	150.0	30.0	80.6	3,703.0
3	616.1		120.7	1,371.3	78.9	3.8	56.7	2,247.5
4	1,405.8		339.3	1,096.1	46.7	7.3	308.5	3,203.7
5	238.9		262.5	1,605.0	5.2	0.9	84.0	2,196.5
6	211.8		264.4	806.9	51.9	1.6	43.9	1,380.5
7	539.6		121.8	831.2	48.7	4.5	182.9	1,728.7
Total	6,212.1	0.0	1,249.1	6,966.9	415.6	55.7	759.6	15,659.0

July 15, 1983

Freight Rate Entitlement

Freight Entitlement Calculation
Based on 1981/82 Shipments and Production
July 15, 1983
Table III

Man.	Total Ship.	Total Prod.	Ratio Ship/Prod	Differ. Fr. Avg.	Differ. X Ship.	Tonnage +/-	Freight Factor	Cost x16.75
1	555	801	0.693	-0.024	-13	-14	0.81	0
2	621	758	0.819	0.102	64	65	0.86	932
3	537	802	0.669	-0.048	-26	-26	0.86	0
4	202	321	0.628	-0.089	-18	-18	0.90	0
5	270	340	0.796	0.079	21	22	0.90	327
6	318	485	0.656	-0.060	-19	-20	0.86	0
7	778	995	0.781	0.065	50	51	0.76	650
8	838	1223	0.685	-0.032	-27	-27	0.76	0
9	400	524	0.764	0.047	19	19	0.67	216
10	9	63	0.134	-0.583	-5	-5	0.62	0
11	182	333	0.548	-0.169	-31	-31	0.71	0
12	118	220	0.535	-0.182	-21	-22	0.76	0
=====								
	4828	6865	0.703			-6		2125
=====								
Ask.								
1	1235	1598	0.773	0.056	70	71	0.86	1022
2	1479	1641	0.902	0.185	273	278	0.93	4335
3	2515	2900	0.867	0.150	378	385	1.08	6963
4	748	892	0.838	0.121	91	92	1.14	1764
5	2589	3527	0.734	0.017	44	45	0.93	703
6	1803	2468	0.730	0.014	24	25	1.05	437
7	1687	2141	0.788	0.071	119	122	1.14	2322
8	1583	2102	0.753	0.036	57	58	1.05	1026
9	1699	2215	0.767	0.050	85	86	1.14	1650
=====								
	15338	19483	0.787			1163		20221
=====								
Alta.								
1	993	1199	0.828	0.111	110	112	1.05	1968
2	2523	3703	0.681	-0.036	-90	-92	1.05	0
3	1277	2248	0.568	-0.149	-190	-193	0.95	0
4	2116	3204	0.660	-0.056	-120	-122	1.05	0
5	1159	2197	0.528	-0.189	-219	-223	1.00	0
6	733	1381	0.531	-0.186	-136	-139	1.10	0
7	1151	1729	0.666	-0.051	-59	-60	1.14	0
=====								
	9951	15659	0.636			-717		1968
=====								
	30117	42007	0.717			440		24314

July 15, 1983

Freight Rate Entitlement

Approach 1 - Table Definition

Table I - all data from 1981/82 crop year
- based on 1981/82 Grain Trade in Canada
Statistics Canada publication 22 - 201

Table II - all data from 1982 production year
- Manitoba - from Manitoba Department of Agriculture
- Saskatchewan - from Saskatchewan Department of Agriculture
- Alberta - from Alberta Department of Agriculture
- all sources quote Statistics Canada

Table III - Freight entitlement calculation

Col D 1 - from totals in Table I
Col D 2 - from totals in Table II
Col D 3 - Col D 1 / Col D 2
Col D 4 - Col D 3 - Average (.717)
Col D 5 - Col D 4 * Col D 1
Col D 6 - Adjusted tonnage to 30,660,000 base - Col D 5 * 1.018
Col D 7 - Freight factor - proportionate freight in crop
district to average freight for the prairies
(See Table V calculations)
Col D 8 - Additional cost for shipments - adjusted production
differential (positive values)
Col D 6 x Col D 7 x \$16.75/tonne
- Total is extra payments required to cover both
a marketing and production base for determining entitlement.

July 15, 1983

Freight Rate Entitlement

Approach 2

In an attempt to further refine this estimate, and to give consideration to total acreage within permit books, as well as adjust for the distortions that may have arisen due to 1981 weather patterns, a second calculation is made using 1981 census data and 1981/82 shipments by crop sub-districts. The steps used include:

- 1) Determination of shipment by crop district for 1981/82, (Table 1).
- 2) Determination of a proxy yield adjustment factor for each crop district using a simple average of wheat yields on stubble and summer fallow in each crop district in 1981 and 1982. The two year average coupled with stubble and fallow yields should provide realistic estimate to determine a crop district productivity index across the provinces.
(Table iv)
- 3) Determination of cropland by crop district basis 1981 census data.
(Table v)
- 4) Calculation of proportionate production capability for each crop district to produce share of 30,118,000 tonnes of shipments.(excludes B.C.)

(ie:) Cropland x Yield Factor x Average Yield/Hectare necessary to equal 30.1 mm tonnes of production (1.22 tonnes).
- 5) Calculate Differential by crop district for shipments less proportionate production share. A plus represents a crop district where shipments exceed proportionate production, a minus tonnage is a crop district where proportionate production is greater than shipments.
- 6) Determine distance adjusted positive tonnage (shipments differential) by multiplying by a freight rate index for each crop district.
- 7) Determine funding requirement by multiplying distance adjusted tonnage by \$16.75 per tonne.

As the results of Table V indicate the total tonnage differential would be approximately 3.4 million tonnes with a supplemental requirement of \$57.2 million. This is a better estimate than Approach 1 in that it employs total cropland, including pasture and non-statutory crops and a calculated productivity index rather than actual production for just one year. It also

July 15, 1983

Freight Rate Entitlement

provides greater breakdown in Saskatchewan and Alberta, thus reducing dependency on the homogeneous marketing to production mix premise from Approach 1. In fact this approach may tend to overstate both the tonnage and funding requirement in that it does not differentiate the productive capability of land within a crop district between statutory grain production and marginal hay or pasture land nor allow for normal crop rotation patterns across the prairies.

Suffice to conclude it would require severe differences in marketing to production ratios using actual 5 year averages and detailed crop yield and rotation calculations from those represented by this estimate coupled with significant lack of homogeneity in farming within the crop subdistricts to result in the actual differential exceeding this estimate. Thus it can be concluded that an estimate of \$50 to \$60 million per year of supplemental funding would represent the maximum potential requirement. The \$204.6 million in the Agricultural Adjustment Fund would support a minimum of four years of adjustment funding.

The following map in addition to setting out the crop sub-districts for the prairies, indicates those districts with 10% above, 10% below and near normal marketings to proportionate share of production ratios. Those above normal are areas of high volumes of export marketings compared to domestic marketing. Conversely, those below normal are areas of extensive pasture and hayland and/or areas of crop diversification to non-statutory grains or to livestock feeding.

July 15, 1983

Freight Rate Entitlement

Average Yields of Wheat
on Summerfallow and Stubble
July 15, 1983
Table IV

Manitoba Crop Dist	Fallow 1981	Fallow 1982	Stubble 1981	Stubble 1982	Two Yr. Index
1	2,509	2,482	1,958	2,024	1.11
2	2,210	2,455	1,775	2,004	1.04
3	2,632	2,677	2,094	2,112	1.18
4	2,768	2,152	1,992	1,493	1.04
5	2,849	2,972	2,026	2,226	1.24
6	2,734	2,535	2,176	1,870	1.15
7	2,618	2,683	2,196	1,394	1.10
8	2,557	2,542	2,149	2,192	1.17
9	2,339	2,784	1,843	2,219	1.13
10	1,958	2,643	1,537	2,051	1.01
11	2,645	2,791	1,836	2,260	1.18
12	2,292	2,287	1,727	1,749	0.99

Sask.

1A	1,986	1,937	1,285	1,345	0.81
1B	2,054	1,917	1,353	1,480	0.84
2A	1,795	1,957	1,285	1,426	0.80
2B	2,040	2,313	1,204	1,749	0.90
3AS	1,612	2,179	1,027	1,587	0.79
3AN	1,775	2,253	986	1,614	0.82
3BS	1,924	2,260	1,122	1,459	0.84
3BN	1,843	2,361	1,210	1,769	0.89
4A	1,836	2,098	1,346	1,278	0.81
4B	1,856	2,401	1,129	1,412	0.84
5A	2,625	2,092	1,754	1,513	0.99
5B	2,686	2,327	1,904	1,641	1.06
6A	1,972	2,387	1,244	1,816	0.92
6B	1,850	2,515	1,210	1,863	0.92
7A	1,931	2,596	1,251	1,977	0.96
7B	2,346	2,549	1,680	1,937	1.05
8A	2,394	1,923	1,700	1,540	0.93
8B	2,271	2,084	1,408	2,165	0.98
9A	2,230	2,387	1,632	1,802	0.99
9B	2,094	2,549	1,448	1,944	0.99

Alberta

1	2,033	2,226	1,421	1,688	0.91
2	2,795	2,744	1,693	2,092	1.15
3	3,060	2,690	2,543	2,071	1.28
4A	2,108	2,603	1,353	1,944	0.99
4B	2,258	2,387	1,639	1,876	1.01
5	3,101	2,831	2,455	2,098	1.29
6	2,747	2,206	1,958	1,762	1.07
7	2,258	1,553	1,673	1,291	0.84

July 15, 1983

Freight Rate Entitlement

Freight Entitlement Calculation
by Crop District
July 15, 1983
Table V

Crop District	1981/82 Shipments	1981/82 freight rate (cents/cwt)	freight rate index	1981 (ha) Cropland	Yield Factor	Prod. Adj Cropland	Propor. share	Difference Ship-Prod	Ratio Ship/Prod	Pos Ship >0 Adjust	Ag Adjust Pay Req
Manitoba											
1	555	17	0.81	498	1.11	553	669	-114	0.83	0	0
2	621	18	0.86	484	1.04	503	609	12	1.02	10	172
3	537	18	0.86	429	1.18	506	612	-75	0.88	0	0
4	202	19	0.90	180	1.04	187	227	-25	0.89	0	0
5	270	19	0.90	181	1.24	224	272	-2	0.99	0	0
6	318	18	0.86	338	1.15	389	470	-152	0.68	0	0
7	778	16	0.76	654	1.10	719	870	-92	0.89	0	0
8	838	16	0.76	763	1.17	893	1080	-242	0.78	0	0
9	400	14	0.67	351	1.13	397	480	-80	0.63	0	0
10	9	13	0.62	78	1.01	79	95	-86	0.09	0	0
11	182	15	0.71	222	1.18	262	317	-135	0.57	0	0
12	118	16	0.76	242	0.99	240	290	-172	0.41	0	0
	4828			4420		4952	5991	-1163	0.81	10	172
Sask.											
1A	677	18	0.86	560	0.81	454	549	128	1.23	110	1640
1B	558	18	0.86	477	0.84	401	485	73	1.15	63	1051
2A	622	19	0.90	432	0.80	346	418	204	1.49	184	3089
2B	857	20	0.95	608	0.90	547	662	195	1.29	186	3109
3AS	399	22	1.05	572	0.79	452	547	-148	0.73	0	0
3AN	673	22	1.05	327	0.82	268	324	349	2.07	365	6116
3BS	822	23	1.10	397	0.84	333	403	419	2.04	456	7678
3BA	621	23	1.10	592	0.69	527	637	-16	0.97	0	0
4A	216	24	1.14	266	0.81	215	261	-45	0.83	0	0
4B	532	24	1.14	323	0.84	271	328	204	1.62	233	3900
5A	1160	20	0.95	806	0.99	798	965	195	1.20	185	3103
5B	1429	19	0.90	886	1.06	939	1136	293	1.26	265	4435
6A	1036	21	1.00	870	0.92	800	968	68	1.07	66	1132
6B	767	23	1.10	707	0.92	650	787	-20	0.97	0	0
7A	973	24	1.14	599	0.96	575	696	277	1.40	317	5307
7B	714	24	1.14	519	1.05	545	659	55	1.08	62	1046
8A	892	21	1.00	628	0.93	584	707	185	1.26	185	3105
8B	691	23	1.10	632	0.98	619	749	-58	0.92	0	0
9A	971	24	1.14	867	0.99	858	1039	-68	0.93	0	0
9B	728	24	1.14	673	0.99	666	806	-78	0.90	0	0
	15338			11741		10850	13128	2210	1.17	2681	44911
Alberta											
1	993	22	1.05	732	0.91	666	806	187	1.23	196	3262
2	2523	22	1.05	1452	1.15	1670	2020	503	1.25	527	8820
3	1277	20	0.95	994	1.28	1272	1539	-262	0.83	0	0
4A	952	22	1.05	843	0.99	835	1010	-58	0.94	0	0
4B	1164	22	1.05	1051	1.01	1062	1284	-120	0.91	0	0
5	1159	21	1.00	1207	1.29	1557	1884	-725	0.62	0	0
6	733	23	1.10	921	1.07	985	1192	-459	0.61	0	0
7	1151	24	1.14	1242	0.84	1043	1262	-111	0.91	0	0
Total	9952			8442		9090	10959	-1047	0.90	723	12102
Grand Total	30118			24603		24892	30118	0	1.00	3414	57185

Approach 2 - Table Definitions

Table IV - Productivity index calculation

- Columns - 1 to 4 from Statistics Canada Crop Reporting Services for 1981 and 1982
- Col 5 - Index calculation to average for prairies
- Average yield of Col 1 to 4 for each crop district divided by Average Yield for all crop districts.

Table V Additional Entitlement Funding Calculation

- Col 1 - from Table I
- Col 2 - Estimated freight rate for each crop district
- Col 3 - Calculated freight factor index for each district
- Col 4 - Acreage of cropland for each subdistrict - based on 1981 census
- Col 5 - Yield factor from Table IV
- Col 6 - Productivity adjusted land base
Col 4 x Col 5
- Col 7 - Proportionate share of shipments for each crop district
Col 6 x Necessary Yield of 1.21 KG/Hectare
to equal 30.1 mm tonnes.
- Col 8 - Difference between actual shipments and proportionate share of production Col 7 - Col 1
- Col 9 - Ratio shipments to production (for comparative purposes)
- Col 10 - Positive shipments differential
Positive differential (Col 8) x Freight Factor (Col 3)
- Col 11 - Agricultural Adjustment Funds required
Col 10 x \$16.75/tonne

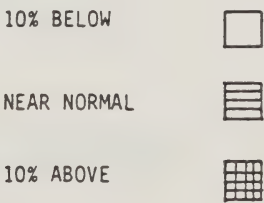
July 15, 1983

Freight Rate Entitlement

CROP SUBDISTRICTS
PRAIRIE REGION



SHIPMENTS TO ADJUSTED PRODUCTION RATIO



July 15, 1983

Freight Rate Entitlement

Conclusion

A freight entitlement program employing both a marketing and production capability calculation for allocation of 80% of the Crow Benefit would appear to be a practical compromise between direct payments to either producers or the railways. It will achieve the four principles enumerated earlier in this document:

- i) It is fair and equitable to all producers - allocation of entitlement on the larger of historic marketings and proportionate share of production capability must be perceived as such;
- ii) It ensures that the necessary portion of Crow Benefit will go to the railways for the shipment of 31.1 million tonnes through the allocation of entitlement and its consumption via cash tickets at elevators;
- iii) It ensures that a minimum funding is maintained by the government to ensure that the rail network is maintained and performance criteria by the railways is met; and finally
- iv) It ensures no adverse penalties for domestic grain consumption either through secondary processing or consumption by livestock in that the freight entitlement is visible in the pricing setting mechanism and producers can receive a share of entitlement without shipping their production by rail.

By requiring a maximum of some \$50 to \$60 million of supplemental funding in excess to the basic Crow Benefit to function at no penalty to any producer irrespective of his historic marketing and consumption patterns, it would appear to rate very highly in terms of relative efficiency and effectiveness of use of additional funds with nominal administrative requirements.

July 15, 1983

Freight Rate Entitlement

APPENDIX "TRPT-78"

PRESENTATION

ON

PRODUCER FREIGHT ENTITLEMENT

PREPARED FOR

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

AUGUST 4/1983

ON BEHALF OF

MANITOBA FARM BUREAU

&

THE LIVESTOCK & POULTRY ASSOCIATIONS

IN MANITOBA

FREIGHT ENTITLEMENT

WHY NECESSARY ?

- PAY RAILWAYS CAUSES FEEDGRAIN PRICE DISTORTION
- PAY PRODUCERS IS CUMBERSOME - INEFFICIENT AND CAUSES SUBSIDY DILUTION
- REQUIRE MECHANISIM TO MAKE CROW BENEFIT VISIBLE AT DELIVERY LOCATIONS

WHAT IS IT ?

- ALLOCATION OF CROW BENEFIT EQUIVALENTLY AND PROPORTIONATELY TO ALL PRODUCERS

HOW DOES IT WORK ?

- LARGER OF HISTORIC MARKETINGS AND
PROPORTIONATE ABILITY TO PRODUCE
- PRODUCER CONSUMES ENTITLEMENT THROUGH
NORMAL GRAIN DELIVERIES
- RESIDUALS CAN BE WITHDRAWN QUARTERLY
IN CASH SETTLEMENTS

WHAT DOES IT ACHIEVE ?

- RESOURCE NEUTRALITY
- REMOVAL OF FEEDGRAIN PRICE DISTORTION
- NO DILUTION
- NO ADVERSE AFFECT ON EASTERN LIVESTOCK
SECTOR

WHAT WILL IT COST ?

- ANNUAL ENTITLEMENT PER TONNE ON
APPROXIMATELY 3 MM TONNES

CROP YEAR 1981/82SIX MAJOR GRAINS/WESTERN CANADAFARM SUPPLY/DISPOSITION(000 T)

	TOTAL	% OF PRODUCTION
CARRY IN AUG 1/81	3484	8.2
PRODUCTION	42441	100.0
TOTAL SUPPLY	<u>45925</u>	
PRODUCER DELIVERY	30664	<u>72.3</u>
SEED	1748	<u>4.1</u>
FEED/WASTE		
DOCKAGE	7434	<u>17.5</u>
TOTAL DISPOSITION	<u>39846</u>	
CARRY OUT AUG 31/82	6079	14.3

<u>1981/82 RAILWAY COSTING</u>	<u>(MILLIONS)</u>
TOTAL REQUIREMENT	\$803.6 MM
CROW REVENUE	152.0 MM
CROW BENEFIT	<u>651.6 MM</u>
VOLUME RELATED COSTS:	
DIRECT COSTS	582.7 MM
20% CONTRIBUTION	<u>116.1 MM</u>
TOTAL VOLUME RELATED	698.8 MM
LINE-RELATED COSTS	<u>104.8 MM</u>
TOTAL	\$803.6 MM

REQUIRED TO ENSURE MAINTENANCE & PERFORMANCE

$$104.8 + (40\% \text{ OF } 116.1) = 151.2$$

OR 23% OF CROW BENEFIT

MECHANICS OF FREIGHT ENTITLEMENT

- 1 - DETERMINE HISTORIC PRODUCER MARKETINGS OF STATUTORY GRAINS ON A BASE PERIOD;
- 2 - NORMALIZE MARKETINGS FOR EACH PRODUCER TO THE BASE YEAR;
- 3 - DETERMINE THE PROPORTIONATE ABILITY OF EACH PRODUCER TO PRODUCE HIS SHARE OF THE 30,660,000 TONNES ON LAND WITHIN HIS PERMIT BOOK IN 1981/82;
- 4 - COMPARE THE TWO CALCULATED TONNAGES FOR EACH PRODUCER AND SELECT THE LARGER OF THESE TWO AS THE TONNAGE FOR ENTITLEMENT CALCULATION PURPOSES;

5 - DETERMINE THE PROPORTION OF THE CROW BENEFIT TO BE
PAID DIRECTLY TO THE RAILWAYS TO ENSURE MAINTENANCE
OF AN ADEQUATE RAIL NETWORK AND TO ENSURE THAT PENALTIES
AND REWARDS CAN BE ADMINISTERED BY APPROPRIATE GOVERNMENT
AGENCIES;

6 - DETERMINE AVERAGE ENTITLEMENT PER TONNE FOR 30,660,000
TONNES;

$$\text{AVERAGE ENTITLEMENT} = \frac{651.6 \times .80}{31,100,000} = \$16.76 / \text{TONNE}$$

7 - ALLOCATE THE ENTITLEMENT PER TONNE TO PRODUCERS, GIVEN
CONSIDERATION FOR RELATIVE DISTANCE TO PORT FOR EACH
PRODUCER;

- 8 - DETERMINE TOTAL FUNDING REQUIREMENT FOR ENTITLEMENT;
- 9 - APPRISE PRODUCER OF HIS FREIGHT ENTITLEMENT BY A
PAGE IN HIS C.W.B. PERMIT BOOK WHICH WOULD INDICATE
HIS ENTITLEMENT TONNAGE, RATE PER TONNE, AND TOTAL
VALUE;
- 10 - WHEN PRODUCER DELIVERS GRAIN TO HIS LOCAL ELEVATOR
THE AGENT WOULD UNDERTAKE THE FOLLOWING STEPS:
- I) CONFIRM AVAILABILITY OF ENTITLEMENT
 - II) CALCULATE ENTITLEMENT CONSUMED
 - III) ADD AMOUNT TO PRODUCERS CASH TICKET
 - IV) RECORD AMOUNT OF ENTITLEMENT
 - V) FORWARD CASH TICKET TO HEAD OFFICE
FOR NORMAL PROCESSING

- 11 - ADDITIONAL DEDUCTIONS FOR FREIGHT WOULD BE TAKEN
SHOULD A PRODUCER NOT HAVE SUFFICIENT ENTITLEMENT
LEFT TO MEET THE REQUIREMENT FOR TONNAGE DELIVERED;
- 12 - A PRODUCER WOULD BE ABLE TO WITHDRAW ANY REMAINING
RESIDUAL AS A CASH SETTLEMENT, LIMITED TO 25% OF
ENTITLEMENT AT THE END OF EACH QUARTER;
- 13 - THE ELEVATOR COMPANY WOULD APPLY TO THE APPROPRIATE
GOVERNMENT AGENCY FOR PAYMENT OF ALL ENTITLEMENTS
ALLOCATED VIA CASH TICKETS;
- 14 - THE ELEVATOR COMPANY WOULD PAY THE FREIGHT FOR THE
GRAIN AS IT IS SHIPPED TO TERMINAL POSITIONS; AND

15. - AS TOTAL TONNAGE SHIPPED INCREASES BEYOND THE 1981/82

ALLOWANCE, THE TONNAGE ENTITLEMENT TO EACH PRODUCER

WILL INCREASE IN DIRECT PORTION TO THE INCREASE

EXPECTED OVER THE BASE OF 31.1 MILLION TONNES,

AND

THE RATE PER TONNE WILL DECREASE IN INVERSE PROPORTION

TO THE INCREASE IN TONNAGE

AND

THE RATE PER TONNE WILL INCREASE IN DIRECT PROPORTION

TO THE GOVERNMENT SHARE OF COST INCREASES.

RAILWAY COSTING1981/82 & 1986/87

ITEM	1981/82 (MILLIONS)	/TONNE (\$)	1986/87 (MILLIONS)	/TONNE (\$)
TONNAGE	31.1	-	34.4	-
COSTS:				
TOTAL RAIL COST	\$803.6	\$25.84	\$1,178.9	\$34.27
VOLUME RELATED COST	582.7	18.74	870.5	25.31
CONTRIBUTION	116.1	3.73	173.7	5.05
LINE RELATED COST	104.8	3.37	134.8	3.92
COST INCREASES:				
DUE TO INFLATION	-	-	273.6	7.95
DUE TO VOLUME	-	-	101.7	2.96
GOVERNMENT SHARE ON 31.1 MM TONNES	-	-	141.4	4.11
PRODUCER SHARE	-	-	233.9	6.80

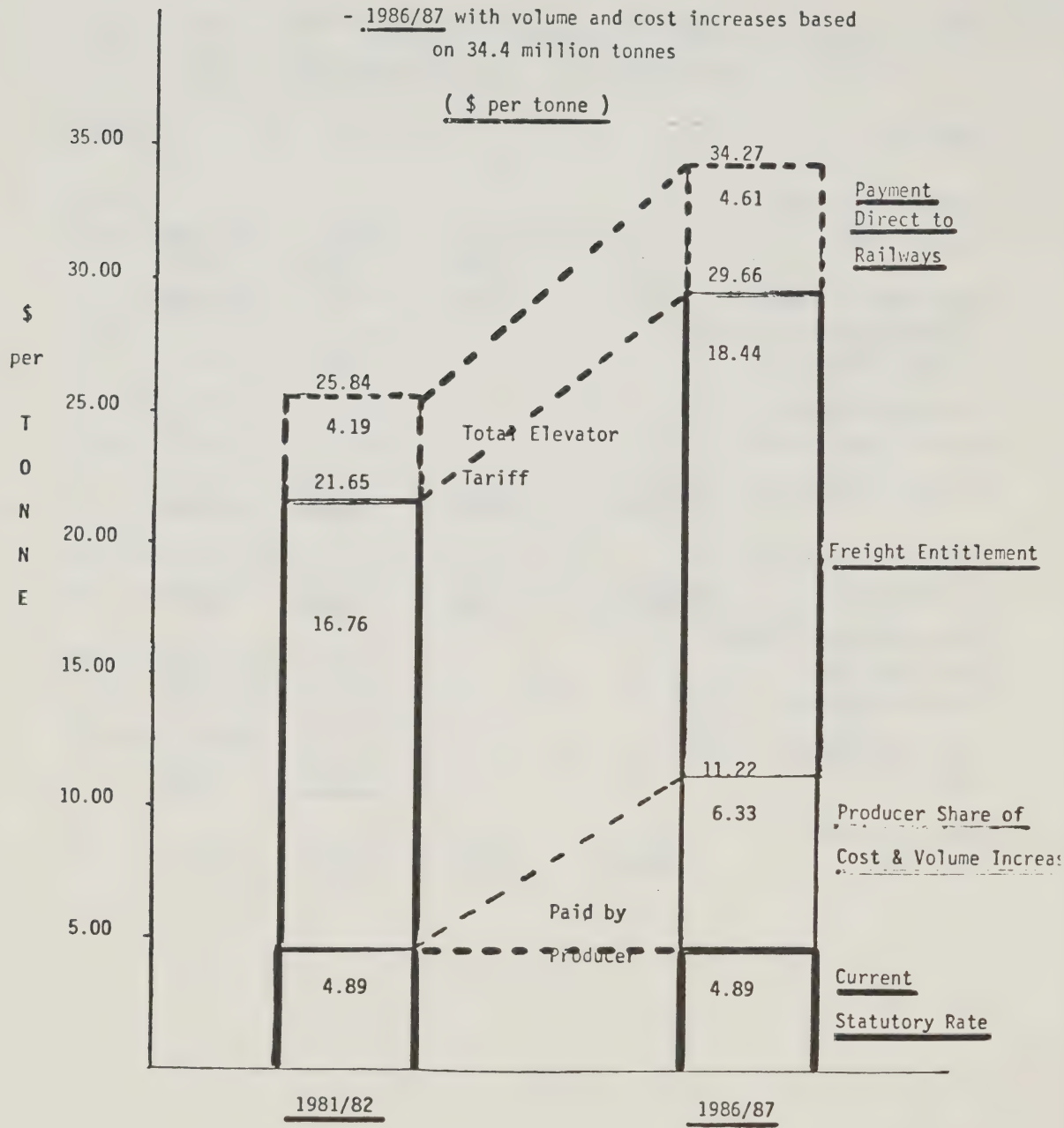
PAYMENTS1981/82 & 1986/87

ITEM	1981/82	/TONNE	1986/87	/TONNE
	(MILLIONS)	(\$)	(MILLIONS)	(\$)
<u>PAYMENTS</u>				
CURRENT STATUTORY				
REVENUE (1)	<u>152.0</u>	<u>4.89</u>	<u>168.2</u>	<u>4.89</u>
CROW BENEFIT (BASE)	651.6	20.95	651.6	18.94
+ GOVERNMENT SHARE				
OF COST INCREASE	-	-	141.4	4.11
- WITHHOLDING FOR				
NETWORK MAINTENANCE	(130.3)	(4.19)	(158.6)	(4.61)
NET FOR ENTITLEMENT (2)	<u>521.3</u>	<u>16.76</u>	<u>634.4</u>	<u>18.44</u>
PAYMENTS DIRECT TO				
RAILWAYS (3)	<u>130.3</u>	<u>4.19</u>	<u>158.6</u>	<u>4.61</u>
DIRECT PRODUCER SHARE:				
COST INCREASES	-	-	132.2	3.84
VOLUME INCREASES	-	-	85.5	2.49
TOTAL PRODUCERS				
DIRECT (4)	-	-	<u>217.7</u>	<u>6.33</u>
TOTAL PAYMENTS				
(1+2+3+4)	803.6	25.84	1,178.9	34.27

Calculation of Average Country Elevator Tariff

- 1981/82 at full Compensatory Rates based on 31.1 million tonnes
- 1986/87 with volume and cost increases based on 34.4 million tonnes

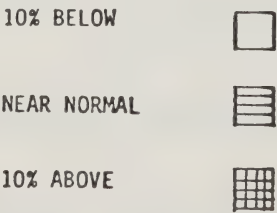
(\$ per tonne)



CROP SUBDISTRICTS
PRAIRIE REGION



SHIPMENTS TO ADJUSTED PRODUCTION RATIO



Freight Entitlement Calculation
by Crop District
July 15, 1983
Table V

Crop District	1981/82 Shipments	freight rate (cents/cwt)	freight rate index	1981 (ha) Cropland	Yield Factor	Prod. Adj Cropland	Proport. share	Difference Ship-Prod	Ratio Ship/Prod	Pos Ship > 0 Adjust	Ag Pay Req
Saskatchewan	1	555	17	498	1.11	553	669	-114	0.83	0	0
	2	621	18	484	1.04	503	609	12	1.02	10	172
	3	537	18	429	1.18	506	612	-75	0.88	0	0
	4	202	19	180	1.04	187	227	-25	0.89	0	0
	5	270	19	181	1.24	224	272	-2	0.99	0	0
	6	318	18	338	1.15	389	470	-152	0.68	0	0
	7	778	16	654	1.10	719	870	-92	0.89	0	0
	8	838	16	763	1.17	893	1080	-242	0.78	0	0
	9	400	14	351	1.13	397	480	-80	0.83	0	0
	10	9	13	78	1.01	79	95	-86	0.09	0	0
	11	182	15	182	1.18	262	317	-135	0.57	0	0
	12	118	16	242	0.99	240	290	-172	0.41	0	0
Sask.	4828			4420		4952	5991	-1163	0.81	10	172
Alberta	1A	677	18	560	0.81	454	549	128	1.23	110	1840
	1B	558	18	477	0.84	401	485	73	1.15	63	1051
	2A	622	19	432	0.80	346	418	204	1.49	184	3089
	2B	857	20	608	0.90	547	662	195	1.29	186	3109
	3AS	399	22	572	0.79	452	547	-148	0.73	0	0
	3AN	673	22	327	0.82	268	324	349	2.07	365	6116
	3BS	822	23	397	0.84	333	403	419	2.04	458	7678
	3BN	621	23	382	0.89	527	637	-16	0.97	0	0
	4A	216	24	266	0.81	215	261	-45	0.83	0	0
	4B	532	24	323	0.84	271	328	204	1.82	233	3900
	5A	1160	20	806	0.99	798	965	195	1.20	185	3103
	5B	1429	19	886	1.06	939	1136	293	1.26	265	4435
	6A	1036	21	870	0.92	800	968	60	1.07	66	1132
	6B	767	23	707	0.92	650	787	-20	0.97	0	0
	7A	973	24	599	0.96	575	696	797	1.40	317	5307
	7B	714	24	519	1.05	545	659	55	1.08	62	1046
	8A	892	21	628	0.93	584	707	185	1.26	185	3105
	8B	691	23	632	0.98	619	749	-58	0.92	0	0
	9A	971	24	867	0.99	858	1039	-68	0.93	0	0
	9B	728	24	673	0.99	666	806	-78	0.90	0	0
	1338			11741		10850	13128	2210	1.17	2681	44911
	993			732	0.91	666	806	187	1.23	196	3252
	2523			1452	1.15	1670	2020	503	1.25	527	8820
	1277			994	1.28	1272	1539	-262	0.83	0	0
	932			843	0.99	835	1010	-58	0.94	0	0
	1164			1051	1.01	1062	1284	-120	0.91	0	0
	1159			1207	1.29	1557	1884	-725	0.62	0	0
	733			985	1.07	985	1192	-459	0.61	0	0
	1151			1242	0.84	1043	1262	-111	0.91	0	0
Total	9952			8442		9090	10999	-1047	0.90	723	12102
Grand Total	30118			24603		24892	30118	0	1.00	3414	57185

BASIS CALCULATION FOR BARLEY
IN MANITOBA
1986/87

THUNDER BAY PRICE \$125.00/TONNE

DEDUCTIONS:

HANDLING CHARGES (20% > 1982) 14.75

STORAGE (90 DAYS & 20% > 1982) 3.00

INTEREST (90 DAYS @ 12%) 3.75

TOTAL 21.50

NET BEFORE FREIGHT 103.50

FREIGHT DEDUCTION IF 100% PAID TO RAILWAYS

ELEVATOR FREIGHT RATE =

$\$11.22/\text{TONNE} \times \left(\frac{17 \text{ CWT}}{21 \text{ CWT}} \text{ FOR MANITOBA} \right) = \$ 9.10$

BARLEY PRICE AT FARM GATE \$ 94.40/TONNE

FREIGHT DEDUCTION IF ENTITLEMENT ALLOCATED AT 80% OF

CROW BENEFIT

ELEVATOR FREIGHT RATE =

$\$29.66/\text{TONNE} \times \left(\frac{17 \text{ CWT}}{21 \text{ CWT}} \text{ FOR MANITOBA} \right) = \24.00

BARLEY PRICE AT FARM GATE 79.50/TONNE

APPROXIMATELY 1/3 TONNE OF BARLEY IS CONSUMED PER MARKET
HOG IN MANITOBA

FEED COST @ 100% TO RAILWAYS $94.40 \times .33 = 31.45$

FEED COST WITH ENTITLEMENT $79.50 \times .33 = \underline{26.50}$

DIFFERENCE \$ 4.95/HOG

EXAMPLE # 1MANITOBA GRAIN PRODUCER

7 SECTIONS 1000 ACRES CULTIVATED 800 TO BARLEY
 YIELD 1986/87 - .87 TONNE/ACRE OR 700 TONNES
 MARKETS 90% OR 630 TONNES TO ELEVATOR - BALANCE
 FOR SEED AND CARRY-OVER

ENTITLEMENT CALCULATION

HISTORIC MARKETINGS		550 TONNES
ADJUST TO 34.4 MM TONNES		
550 x $\frac{34.4}{31.1}$	= 608	608 TONNES

PROPORTIONATE SHARE OF PRODUCTION

1000 ACRES x .38 TONNES/ACRE		
(1.12 x 1.17) PRODUCTIVITY FACTOR =		500 TONNES
ADJUST TO 34.4 MM TONNES		
500 x $\frac{34.4}{31.1}$	= 553	553 TONNES

LOCAL FREIGHT	\$24.00/TONNE
LOCAL ENTITLEMENT PER TONNE	<u>14.90/TONNE</u>
NET FREIGHT	\$ 9.10/TONNE

TOTAL ENTITLEMENT 608 x \$14.90 = \$9,059.20

TOTAL RETURN ON SALE OF 630 TONNES TO ELEVATOR

WITH ENTITLEMENT 608 TONNES x 94.40 = \$57,395.20

NO ENTITLEMENT 22 TONNES x 79.50 = 1,749.00

\$59,144.20

OPTION 1 - SELL 600 TONNES TO ELEVATOR

30 TONNES TO NEIGHBOUR

(DELIVER) ELEVATOR PRICE 600 x 94.40 = \$56,640.00

(SALE) NEIGHBOUR 30 x 79.50 = 2,385.00

(APPLY) RESIDUAL
ENTITLEMENT 8 x 14.90 = 119.20

\$59,144.20

OPTION 2 - PURCHASE 1000 HOGS FEEDS 330 TONNES

DELIVER BALANCE

ELEVATOR 300 x 94.40 = 28,320.00

SALE THROUGH

HOGS 330 x 79.50 = 26,235.00

ENTITLEMENT 308 x 14.90 = 4,589.20

\$59,144.20

EXAMPLE # 2MANITOBA GRAIN/HOG PRODUCER

- 7 SECTIONS
- 1000 ACRES CULTIVATED
- 800 ACRES BARLEY
- 1000 HOGS MARKETING PER YEAR

YIELD 1986/87 - .87 TONNES/ACRE OR 700 TONNES
 - FEEDS TO HOGS 330 TONNES
 - SEED & CARRY-OVER 70 TONNES
 - NET FOR DELIVERY 300 TONNES

HISTORIC MARKETINGS 210 TONNES

ADJUST TO 34.4 MM TONNES

$210 \times \frac{34.4}{31.1} = 232$ 232 TONNES

PROPORTIONATE SHARE OF PRODUCTION

$1000 \times .38/\text{ACRE} \times 1.31 =$ 500 TONNES

ADJUST TO 34.4 MM TONNES

$500 \times \frac{34.4}{31.1} = 553$ 553 TONNES

LOCAL FREIGHT \$24.00 TONNE

ENTITLEMENT 14.90 TONNE

NET FREIGHT 9.10 TONNE

TOTAL ENTITLEMENT 553 TONNES $\times 14.90 = \$8,239.70$

TOTAL RETURN ON CROPWITH ENTITLEMENT

SALE TO ELEVATOR	300 TONNES x 94.40	\$28,320.00
SALE THROUGH HOGS	330 TONNES x 79.50	26,235.00
RESIDUAL ENTITLEMENT		
ENTITLEMENT	253 TONNES x 14.90	<u>3,769.70</u>
		<u>\$58,324.70</u>

OPTION 1 - SELL HIS HOG ENTERPRISE
AND MARKET 630 TONNES TO ELEVATOR

WITH ENTITLEMENT

SELL TO ELEVATOR 553 x 94.40 = 52,203.20

WITHOUT ENTITLEMENT

SELL TO ELEVATOR 77 x 79.50 = 6,121.50

\$58,324.70

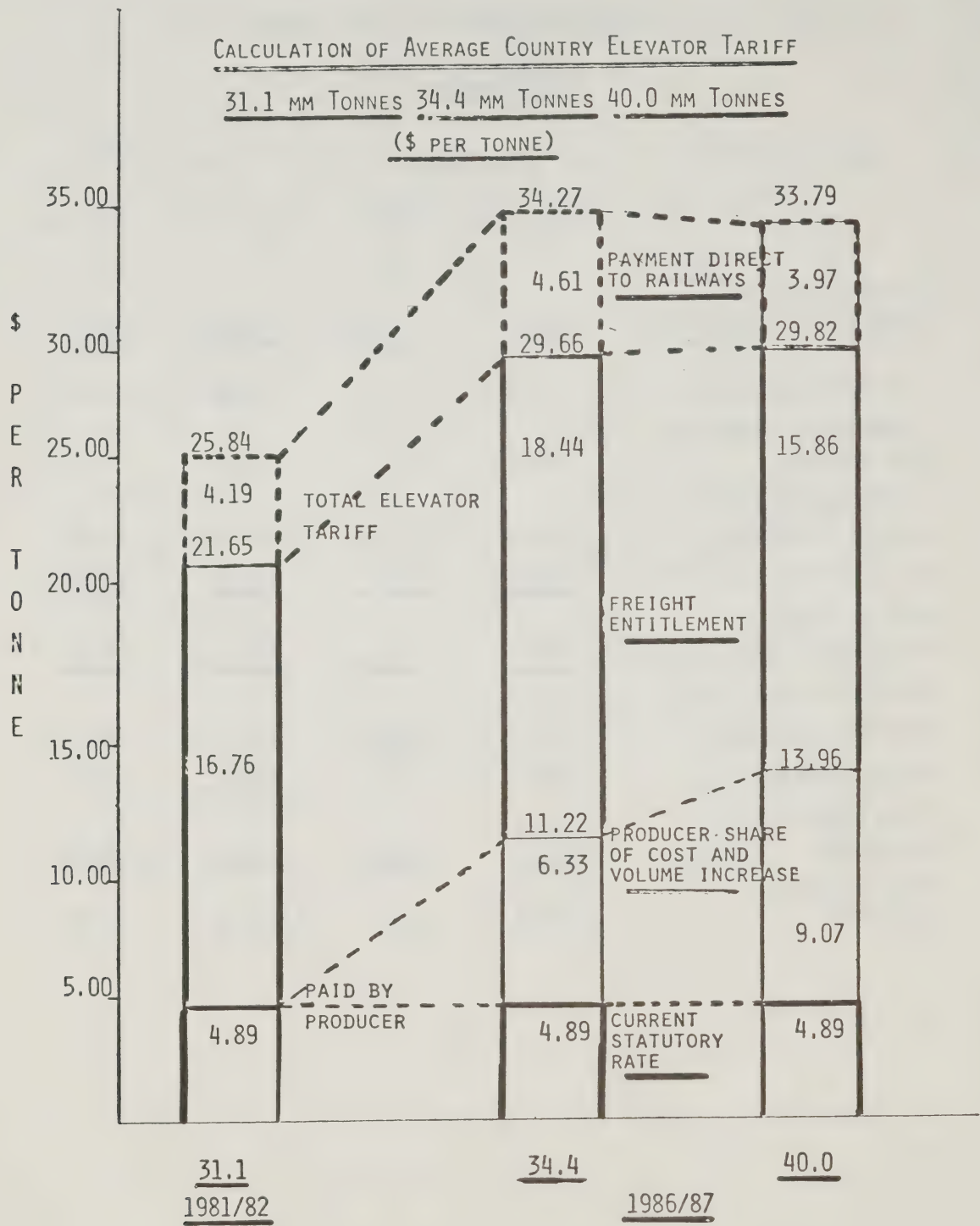
COMPARATIVE COST TO SHIP 40 MM TONNES VS 34.4 MM TONNES

IN 1986/87

ITEM	1986/87 (MILLIONS)	/ TONNE (\$)	1986/87 (MILLIONS)	/ TONNE (\$)
TONNAGE	<u>34.4</u>	-	<u>40.0</u>	-
TOTAL RAIL COSTS	<u>\$1,178.9</u>	\$34.27	<u>\$1,351.5</u>	\$33.79
VOLUME RELATED				
COST	870.5	25.31	1,013.9	25.35
CONTRIBUTION	173.7	5.05	202.8	5.07
LINE RELATED	134.8	3.92	134.8	3.37
COST INCREASES:				
DUE TO INFLATION	273.6	7.95	273.6	6.84
DUE TO VOLUME	<u>101.7</u>	2.96	<u>274.3</u>	6.86
GOVERNMENT SHARE	141.4	4.11	141.4	3.54
PRODUCER SHARE	<u>233.9</u>	6.80	<u>406.5</u>	10.16

COMPARATIVE TO SHIP 40.0 MM TONNES
 VS 34.4 MM TONNES
 IN 1986/87

	34.4 MM		40.0 MM	
	(MILLIONS)	\$/TONNE	(MILLIONS)	\$/TONNE
CURRENT STATUTORY REVENUE (1)	<u>168.2</u>	<u>4.89</u>	<u>195.6</u>	<u>4.89</u>
CROW BENEFIT (BASE)	651.6	18.94	651.6	16.29
+ GOVERNMENT SHARE OF COST INCREASE	141.4	4.11	141.4	3.54
- WITHHOLDING FOR NETWORK MAINTENANCE	(158.6)	(4.61)	(158.6)	(3.97)
NET FOR ENTITLEMENT (2)	<u>634.4</u>	<u>18.44</u>	<u>634.4</u>	<u>15.86</u>
PAYMENT DIRECT TO RAILWAYS (3)	<u>158.6</u>	<u>4.61</u>	<u>158.6</u>	<u>3.97</u>
DIRECT PRODUCER SHARE				
COST INCREASES	132.2	3.84	132.2	3.31
VOLUME INCREASES	85.5	2.49	230.7	5.77
TOTAL PRODUCERS DIRECT (4)	<u>217.7</u>	<u>6.33</u>	<u>362.9</u>	<u>9.07</u>
TOTAL PAYMENTS (1+2+3+4)	1,178.9	34.27	1,351.5	33.79



APPENDIX "TRPT-79"

Submission by The Manitoba Cattle Producers Association
On Bill C - 155

The Manitoba Cattle Producers Association would like to begin by explaining why cattle producers in Manitoba have involved themselves in a grain transportation issue.

To do so we must understand how grain is priced to prairie grain producers. Because such a large portion of prairie grain production is exported, prices are dependent on conditions in world grain markets. The norm is that domestic supply and demand conditions do not set prices. In general prairie grain prices are set by prices in London or Rotterdam in competition with grain from the U.S. or Australia and then backed off by the costs involved in moving grain from the prairies to these world delivery points.

In recent years as rapidly increasing rail costs have turned the statutory "Crow Rate" into a significant subsidy to grain shippers, the effect has been to provide higher net prices for prairie grain producers than would have normally prevailed. Purchasers of grain on the prairies, whether rapeseed crushers or prairie livestock feeders have had to bid a correspondingly higher price to retain supplies. The effect of the "Crow" subsidy has been to apply a "Crow" tax on Prairie grain users.

The exception to this rule has occurred 2 or 3 years in 10, when either export sales or the transportation system have not been adequate to move all the available grain supplies and local prairie surpluses have developed. In those instances prairie feed grain prices are often sharply depressed below world prices often more than offsetting the effect of the "Crow" tax by a significant margin. It has been in this situation that the greatest unhappiness with national feed grain policies arise as between prairie feed grain sellers and purchasers and by feed grain purchasers elsewhere in Canada viewing very low prairie prices with envy.

The projections are that without comprehensive action on the grain transportation issue these prairie grain surpluses will occur more often in the future. One could argue that Manitoba cattle producers have a vested interest in preventing Crow reform so as to have access periodically to very cheap feed grains.

However, these periodic surpluses have some less than desirable side effects which we believe we should avoid. Prairie grain surpluses have had a destabilizing effect on our industry. Instant feedlots arise whose only purpose is to market grain. This in turn bids up local feeder cattle prices which may provide misleading signals to cow-calf producers.

In addition as we have mentioned such surpluses have often lead to conflict between purchasers and producers of feed grains within the prairies and between regions in Canada. We believe that a fair resolution of the "Crow" issue will produce a significant reduction in future conflicts in feed grain policy in Canada.

Thus the position of the MCPA has been to support the modernization of Canada's rail system. We have further supported the payment of the current "Crow" gap of \$651 million dollars for the benefit of prairie grain producers. We have not and will not ask for any of that federal subsidy as livestock producers. We are simply adamate that the subsidy be paid out in a manner that does not impose a "Crow" tax on us as prairie grain consumers.

Payment of subsidy direct to the railroad clearly has such an effect on our industry if sufficient capacity is put in place to prevent periodic surpluses.

We were less than enthused by the recommendation of the Gilson report that would have seen a "Crow" Tax completely imposed on us in 83-84 and then gradually phased down until only approximately 20% of the \$651 was paid out direct to the railroads. However, it was to have been a compromise and in order to help achieve agreement the MCPA supported the Gilson recommendations.

At this stage we could remind the committee that the additional government committments for hopper cars and branch line rehabilitation has a similar effect on prairie grain shippers. These direct subsidies could create an additional distortion equal to 3 x Crow.

We were even less pleased with the government announcement last February that did not make clear a continued phase down of subsidy payments to the railroads beyond 50% at the review period in 85-86. If it were not to be made clear that a further removal of the economic hurt to our industry would take place we would not have supported the package. It was for that reason that our support was made conditional.

The MCPA was shocked and appalled when the combined lobbying by the executives of the Western Grain Co-ops and the UPA in Quebec lead to the government completely reversing its stand on method of payment of the subsidy.

The livestock and poultry producer organizations in Manitoba commissioned Westburn Consultants to document the economic penalty imposed on our industries by this reversal in policy. Appendix A gives the calculation of feed grain usage in Manitoba at 946,000 tonnes annually. Adjustments for breeding stock for cattle and forage consumption are not included. Appendix B makes the calculation of the net cost per year to Manitoba's livestock industry as between the February policy announcement of gradual phase down of railroad payments to 50% and subsequent announcement of continued subsidy payments direct to railroads. This number is \$8.2 million in 85-86. Thus the total economic hurt imposed on the livestock and poultry industries by railroad payment is \$16.4 million. For the cattle industry at today's production level it will be 394,000 tonnes multiplied by \$17.34 per tonne = \$6.8 million dollars.

We want to re-emphasize that this is a burden imposed on our producers unnecessarily. Its removal need not cost government at any level, one thin dime. We need only to adopt a method of payment that supports grain producers ability to compete in the export market but does not impose such a "Crow" tax on livestock producers.

For the above reason the MCPA insists that the current bill C-155 be amended. We have an innovative proposal to achieve a number of important objectives.

We want to make it crystal clear that if C-155 is not amended to remove the sections imposing a direct economic penalty to Manitoba cattle producers, the directors of MCPA will view it as our duty to co-operate with those groups who would prevent the bill from becoming law. We do not make this statement lightly as we have consistently supported the governments actions throughout the process.

Before outlining our proposal we would make one additional point. If the economic penalty that we have described is imposed on Western grain users it will result in lower net returns, eventual lower production and reduced prairie feed grain consumption.

The first hog barn that closes or the first steer that is not fed on the prairies as a result of the provisions now in C-155 will mean spreading the \$651 million over more tonnes of exports beyond the 31.1 million tonne capacity increases to grain producers.

The alternate proposal on method of payment developed by Manitoba livestock organizations has as one of it's major features the elimination of dilution of the Crow benefit to the export grain shipper. The point is that our proposal is as good for the prairie grain producer now and will be an improvement to grain producers in the future over the existing proposal in C-155 to pay the subsidy direct to the railroads.

We want to repeat that we are attempting to structure a method of payment that does not create an economic "hurt" to prairie grain users, i.e. to create the same economic environment if there were to be no subsidy paid.

Those who have opposed this approach, for their own reasons have argued that we are attempting to create economic "incentives" for prairie grain users over grain consumers in other regions. It is important to re-emphasize that this is not the case!

If the existing proposal proceeds which provides an economic penalty to local prairie grain consumers and therefore reduced local grain processing in a variety of forms the following additional negative consequences flow as a result -

- reduced farm populations
- lower rural employment
- further declines in prairie towns and villages
- lower prairie region employment and economic activity
- distorted land use patterns

The Proposal

In developing the flowing proposal on method of payment we sought to achieve 2 objectives over previous proposals - 1. achieve complete resource neutrality and 2. remove more objectionable portions of proposals on producer payments. We achieve the latter by creating a system that is not a producer payment and by removing all the dilution effect from the current export grain producers and shippers.

Throughout the process of Crow change the MCPA has actively pursued various

options that would achieve economic neutrality. Prior to the Gilson hearings we prepared a paper arguing for the Crow benefit to be paid to producers on the basis of historic marketing during Gilson the weaknesses in that proposal by itself became evident. Although we recognized the problems in a pay the producer based on his land base we saw no better idea so we subsequently supported the Gilson package.

During the continuing discussions in the summer of 1982 we explored other ideas including the Freight Credit Option.

Critics of our involvement have suggested that as livestock producers we were attempting to siphon off part of the \$651 million subsidy for grain transportation for our own use. The record of our involvement refutes the above claim.

With the development of Producer Freight Entitlement in co-operation with other livestock groups in Manitoba and with Westburn Consultants, we genuinely are proud of the full development of a system that does achieve economic neutrality but minimizes dramatically payments in any fashion other than as a transportation subsidy on export grain.

This proposal will see a virtual full \$651 million and the gradual increasing amounts go directly as a transportation subsidy on export grain hauling with no reduction in present benefits to farmers who are exclusively export grain producers and shippers.

The use of the Ag. Adjustment fund could provide sufficient additional monies to achieve the economic neutrality. We do this by only permitting residual amounts left after all export grain is shipped to be paid direct to producers. This will be in the range of \$30 - \$60 million per annum. This is a minor sum relative to economic effects of secondary processing that could flow from the effect we will achieve.

A full discussion of the proposal will be part of the Manitoba Farm Bureau brief with Westburn Consultants in attendance to provide detailed explanations.

However the main mechanics are as follows:

- 1) Determine historic producer marketing of statutory grains on a base period adequate to reflect normal activity without distortions due to local weather or crop conditions - recommend 5 year period 1977/78 to 1981/82: average marketings were 27,791,000 tonnes over this period.

2) Normalize marketings for each producer to the base year of 1981/82 or 30,660,000 tonnes, this will require an increase of some 10% for each producer of his 5 year average marketings.

3) Determine the proportionate ability of each producer to produce his share of the 30,660,000 tonnes on land within his permit book in 1981/82.

- proportionate ability should reflect total acreage (cropped and summerfallow) adjusted for relative productivity factors such as historic yields, soil zones and crop rotation patterns.

4) Compare the two calculated tonnages for each producer

- i) his grossed up 5 year average marketings of statutory grains; and
- ii) his proportionate production capability based on acreage in his permit book: select the larger of these two as the tonnage for entitlement calculation purposes.

Note: The total of marketing tonnage for all producers will exactly equal the total for production capability tonnage for all producers at 30,660,000 tonnes.

5) Determine the proportion of the "Crow Benefit" to be paid directly to the railways to ensure maintenance of an adequate rail network and to ensure that penalties and rewards for performance by the railways can be administered by appropriate government agencies.

1981/82 Railway Costing - millions

Total Requirement	\$803.6 mm
Crow Revenue	152.0 mm
Crow Benefit	651.6 mm
Volume related costs:	
Direct costs	582.7 mm
20% Contribution	<u>116.1 mm</u>
Total Volume related	\$698.8 mm
Line-Related Costs	<u>104.8 mm</u>
Total	\$803.6 mm

Maximum amount required to ensure maintenance of rail network and performance monitoring:

Line - Related Costs \$104.8 mm

Maximum of 40% of contribution (116.1 x .4)	<u>46.4 mm</u>
Total required	151.2
Proportion of Crow Benefit	$\frac{151.2}{651.6} = 23.2\%$

Proportion recommended is 20% of total benefit as the contribution portion is to be phased in by the government over a four year period, thus, maximum withholding would not be required.

- 6) Determine average entitlement per tonne for 30,660,000 tonnes

$$\frac{651.6 \times .80}{31,100,000} = \$16.76 \text{ per tonne}$$

That is the average Crow Benefit per tonne based on marketing in 1981/82 is \$16.76.

- 7) Allocate the entitlement per tonne to producers, given consideration for relative distance to port for each producer.

based on actual freight rate zones, each producer's entitlement per tonne would be adjusted up or down from the average of \$16.76 to reflect his distance to port.

- 8) Determine total funding requirement for entitlement based on freight distance factor and selection of the larger of marketings or adjusted production tonnage.

it is estimated that total tonnage for entitlement will exceed 30,660,000 tonnes by some 2 to 4 million tonnes, and that considering freight adjustment the magnitude of additional funds annually would be a value between \$35 and \$70 million dollars.

Note: It should be observed that to this point all calculations are one-time calculations, and the magnitude of the supplemental funds would be determined as a fixed amount. These amounts would increase only by that amount of cost increase assumed by the federal government over the fixed producer portions (3% to 85/86 and to 6% thereafter) for the 31.1 million tonnes and in proportion to funds released for allocation of entitlement (i.e. net of withholding for network maintenance and performance monitoring).

- 9) Each producer would be apprised of his freight entitlement by a page in his C.W.B. permit book which would indicate his tonnage calculations for marketings and production capacity, his distance adjusted entitlement per

tonne, and his total value of entitlement, being the greater of the two tonnages times his entitlement per tonne.

10) As a producer delivers grain to his local elevator the agent would undertake the following steps in addition to the normal processes for cash settlement such as confirming quota, calculating settlement, deducting any W.G.S.A. and cash advances applicable, and deducting freight and handling.

- i) Confirm availability of entitlement for that producer;
- ii) Calculate entitlement consumed by taking tonnage delivered times entitlement factor per tonne at that local point;
- iii) add this amount to the producers cash ticket settlement;
- iv) record amount of entitlement included in the settlement against producers total entitlement allowed in his permit book; and
- v) forward cash ticket to head office for normal processing;

11) Should a producer not have sufficient entitlement left to meet the requirement for tonnage delivered and the local freight tariff, then in calculating his cash settlement additional deductions for freight would be taken. This would occur only in these crop years in which a producer was marketing a proportion of his production that was higher than his 5 year average historic marketings to production ratio.

12) Should a producer not utilize all of his entitlement during a quarter or over the course of a crop year he would be able to withdraw the remaining residual as a cash settlement at the elevator. His maximum withdrawal would be limited to 25% of entitlement at the end of each quarter (i.e. November 1, February 1, May 1 and August 1) plus any accumulated unused residuals from previous quarters. The residual would be 25% of total annual entitlement less entitlement consumed to date via deliveries.

Those producers that marketed a proportion of their production that was less than their historic marketings to production ratio (due to crop failure or shift in marketing program) or that historically consumed a significant proportion of their production on farm i.e. fed to livestock) would generally apply for withdrawal of residuals. It is estimated that these residual withdrawals would be on some 2 to 4 million tonnes of total entitlement or approximately

10% of total funds allocated.

13) The elevator company would apply to the appropriate government agency (probably the Western Grain Stabilisation Authority) for payment of all entitlement allocated via cash tickets. Thus, the elevator would have the total funds necessary to pay shipping charges to the railway for the local freight tariff. They would have already deducted freight charges for current statutory rates and for all new rates established to cover producer share of rail cost increases and expected tonnage shipments in excess of 31.1 million tonnes. It should be noted that the additional administrative costs to the elevator companies would to a large extent be offset by the prepayment of freight charges, but may also require some additional fees to be charged in the handling tariff.

14) The elevator company would pay the freight for the grain as it is shipped to terminal positions. If the grain were shipped via truck or sold locally out of the elevator the pricing of such grain should reflect the full freight tariff at that elevator including any associated entitlement.

In co-operation with the Manitoba Hog Board, their delegate body and other livestock and poultry groups in Manitoba, the MCPA is participating in a direct neighbor to neighbor lobbying effort with delegates of Manitoba Pool Elevators.

In most instances members of these groups are also active members of Manitoba Pool. For example our MCPA vice-president and member of our feed grains and transportation committee is Dave Fulton. Dave is also a Pool delegate. Another Board member Doug McLaren is chairman of the local Pool committee at Neepawa.

When we are able to convince our neighbors that we do indeed have a new and innovative proposal that overcomes the objections that the Pools have been raising about previous proposals we are getting an excellent response. We are also talking to local committee members with a similar response.

At the time of writing our brief we have not approached a large enough number of delegates to get a complete summary of results. We plan to have such count prepared by the time of the hearings in Winnipeg.

We would point out that our lobbying effort has had to overcome an effort by some staff members of Manitoba Pool Elevators to develop a siege mentality on this issue among Pool members. - from the members of Board of Directors, through to Delegates and Committee members. Our first problem after this long drawn out at times bitter process, is to get people really listening. Where we have achieved that, the acceptance of this proposal has been excellent.

The one remaining objection with some validity is that the system is too complicated. It is indeed more complex than payments direct to railroads. However, the data is all readily available, making it a relatively simple computer problem in order to carry out the calculations. To the individual producer the process as he delivers grain to the elevator will be almost identical to the present situation. As it will represent minimal visible change to the rank and file grain producer it should meet with minimum resistance. We believe that was a major reason why some producers preferred to pay the railroad proposal- such proposals represented the minimum amount of change to them personally.

Quebec Concerns

We believe that all substantive concerns by Quebec livestock producers have been effectively answered by work provided by Agriculture Canada officials. Legislation which would incorporate a payment of the subsidy in a manner to create price neutrality to prairie grain users would have no direct effect and only very minor indirect effects on livestock producers outside the prairie region.

From our distant perspective we believe the lobbying arose because of the P.Q. government's pursuit of other objectives. They saw the potential for an attack on a Federal government making a major effort in another region of the country.

Secondly, the UPA saw a chance to manoeuvre for financial concessions in other areas. We wonder if they are now disappointed that they actually succeeded in the effort to change method of payment and thus have lost their lever.

We would be prepared to support automatic mechanisms that could be put in place if a hurt to Quebec farmers could be demonstrated as a result of the changes we propose. We are absolutely convinced that such mechanisms would never trigger.

Reflections on the over-all process

It would be unfortunate in our view, if events this past year on this issue discouraged the government in again using the process initiated by the Gilson hearings in development of policy in other areas.

It is our view that the idea of having the people most affected by a change in policy in effect be asked to create that policy under the chairmanship and guidance of someone with economic knowledge as well as people skills - is laudable.

The Gilson process made major steps in achieving a better understanding of the issue by all the participants involved. The process did achieve a significant degree of consensus on the many areas of contention. The major exception of course was method of payment and we came very very close on that one.

In retrospect the longer the government delayed after Gilson, the more the consensus began to unravel. We believe they should have quickly moved to legislation and then allowed a full participation by this committee in the discussion or alternatively re-convened a Gilson type process of Western producers.

We believe a calmer, more rational discussion could have continued to occur rather than the scene we have witnessed this past year.

Conclusions

The present bill falls far short of the high expectations held by the government and by then other people involved when we began the process. As it now stands it is bad legislation, that in addition to the negative economic consequences we have detailed, will accentuate anger and bitterness among Western Canadians toward their Federal government. It will also accentuate differences in western farm organizations and could easily lead to the demise of overall farm organizations in three Western provinces as member groups argue over appropriate positions leading up to the review period in 85-86.

Gentlemen, your committee can still salvage this legislation and make it legislation worthy of support by all Canadians. If you adopt an amendment on the method of payment that does not impose an economic penalty on prairie grain users, the MCPA will salute you for your wisdom and provide full support for the legislation.

We conclude by re-stating our view that the bill as it presently stands represents economic madness and is unworthy of a national government.

Production of Animal Products in Manitoba
and Average Statutory Grain Consumption

Year	Steers head (000)	Heifers head (000)	Hogs head (000)	Milk L (000,000)	Eggs doz (000,000)	Chicken birds (000,000)	Turkey birds (000,000)	To
1977	179.100	97.700	840.900	283.700	48.300	12.600		1.250
1978	167.900	86.000	842.600	283.000	49.300	14.100		1.160
1979	142.500	68.000	1054.000	279.900	48.900	15.200		1.300
1980	130.700	69.500	1171.800	288.100	51.200	16.100		1.250
1981	134.200	65.200	1166.800	288.600	51.600	16.900		1.180
Average	150.880	77.280	1015.220	284.660	49.860	14.980		1.228
Grain(t) per	1.800 head	1.600 head	0.310 head	0.270 L (000)	1.430 doz (000)	3.800 birds (000)		25.500 birds (000)
Usage t(000)	271.584	123.648	314.718	76.858	71.300	56.924		31.314 94

Notes:

Average Consumption

Steers: $9:1$ feed conv. \times 300 kg gain \times 66% stat. gr. = 1.8 tonnes/head.

Heifers: $8.5:1$ feed conv. \times 250 kg gain \times 75% stat gr.= 1.6 tonnes/head.

Hogs: Boars & Sows $\frac{1200 \text{ kg/yr} \times 92\% \text{ stat.}}{25 \text{ piglets/yr}}$ = 45 kg

Weanling 25 kg \times 80% stat/yr = 20 kg

Grower 100 kg \times 82% stat/yr = 82 kg

Finisher 180 kg \times 90% stat/yr = 162 kg
309 kg/hog

Dairy: $\frac{6 \text{ kg concentrate/day} \times 80\% \text{ stat. gr.}}{18 \text{ L/day production}}$ = .27 kg/L

Eggs: 1.86 kg/doz feed conv. \times 77% stat gr. = 1.43 kg/doz

Chicken: 4.4 kg/bird \times 82% stat. gr. = 3.8 kg/bird

Turkeys: Broilers 10.8 kg/bird \times 75% stat. gr. \times 25% market

Roasters 41.8 kg/bird \times 75% stat. gr. \times 75% market = 25.5 kg/bird

FEBD GRAIN PRICE DIFFERENTIAL

FREIGHT ADJUSTMENT FACTOR - MANITOBA

WEIGHTED AVERAGE CROW RATE 1972/73 - 1981/82

	<u>ON PTS</u>	<u>SHIPMENTS</u>	<u>\$</u>
MAN.	3.70/TONNE	3,506.8	12,975.5
SASK.	4.80/TONNE	13,106.9	62,913.1
ALTA.& B.C.	4.95/TONNE	7,025.7	34,777.2
		23,639.5	\$110,665.8

AVG. \$4.68/TONNE

ADJUSTMENT FACTOR FOR MANITOBA $\frac{\$3.70}{\$4.68} = .79$

RAIL COSTS

	83/84	84/85	85/86	86/87	91/92
TONNAGE	32.10	32.60	33.20	34.40	40.80
GROSS RAIL COST	842.10	939.10	1038.50	1178.90	1836.50
GROSS RATE	408.00	521.90	649.30	782.10	1443.10
CROW BENEFIT	210.90	284.90	364.60	396.10	398.30
NET OF CROW BENEFIT	197.10	237.00	284.70	386.00	1044.80
GROSS RATE/TONNE	12.71	16.01	19.56	22.74	35.37
NET RATE/TONNE	6.14	7.27	8.58	11.22	25.60
BASIS DIFFERENTIAL	6.57	8.74	10.98	11.52	9.77
DIST. ADJUST.	0.79	0.79	0.79	0.79	0.79
MAN. RATE DIFF.	5.19	6.90	8.67	9.10	7.72
FEED GRAIN CONSUMED (1000 TONNES)	946.00	946.00	946.00	946.00	946.00
NET COST (\$ MM)	4.91	6.53	8.20	8.61	7.30

APPENDIX "TRPT-80"

August, 1983

SUBMISSION BYTHE MANITOBA MILK PRODUCERS' MARKETING BOARDTOTHE STANDING COMMITTEE OF TRANSPORTATIONHOUSE OF COMMONS

The Manitoba Milk Producers' Marketing Board appreciate this opportunity to appear before your Agriculture Committee.

Our chief objective coming here today is to state our satisfaction with the government undertaking to change the crow rate and also to state any dissatisfaction with some parts of the changes proposed in Bill 155 and particularly the method of payment which is to the railroads.

The Manitoba Farm Bureau are making a submission today. If it has not already been made no doubt you have read it. We fully support their submission. As they have already gone into great detail regarding the optional payout method (freedom of choice) it is unnecessary and also repetitious for us to present all the details again.

In Manitoba nearly all milk producers are also grain producers. Therefore, it certainly is not to our benefit to be bias in our arguments as we naturally do not wish to see either the grain or livestock industry hurt.

We believe the argument that has been going on regarding the method of payment has been interpreted by most people as one segment of producer against another segment of producer (grain producer - livestock producer). We do not feel that this is so but rather a discussion as to what method of payment is beneficial to the whole agriculture industry. The Manitoba Milk Producers' Marketing Board have stated since the beginning that we cannot support a method

of payment that will be detrimental to the grain producer over the long run. We always have been and still are against building up a livestock industry by putting the grain producer in the position where he has to sell his grain cheap. That would be an intolerable foundation to build on and unsatisfactory in the long run. The optional system of payment is a method that does not reduce the price to the grain producer and is beneficial to the whole agriculture industry. It allows the grain producer to receive full payment for his grain but at the same time takes hurt out of the livestock producer as he will be able to obtain grain at its true value without having to bid over and above that value by the additional amount of the transport subsidy.

To us it appears extremely important to all grain producers to keep the livestock industry in place or even to encourage expansion of the industry. Not just as a market for grain but to ensure that the acres used for feeding livestock in the west are not turned into production of export grain. By the method of payment in Bill 155 which is directly to the railroads one has to grow export grain to make use of the transportation subsidy. This then is detrimental to feeding the grain to livestock with the result of the livestock industry diminishing. Not only will the volume of grain being fed come into the export market but the many acres of good land now being used to grow forage will be put into production of export grains. All of this additional grain coming on to the market will be a hurt to the present grain producers in that it will cause a large dilution of the freight subsidy.

Speaking of land in forage production we believe it is well understood that dairy cattle are fed off of good productive land. However, there may be some myth that beef cattle feed 12 months of the year off of rocky, bushy, swampy or whatever non-usable land. In Manitoba and Saskatchewan, at least, this may in

some cases be so for 4 or 5 months of the summer, but the other 7 months of the year the feed has been collected from land that could be quite productive for grain.

We believe it is not only necessary to keep the livestock industry in place in the western provinces for the benefit of grain production but also to develop western Canada. Surely no one can be against developing all of Canada. Western Canada cannot develop by only growing grain. In fact the small rural towns will only become smaller and smaller as the grain farms become larger and larger with less and less people to service. It is a must that we have other industries that use people. Producing livestock uses some people but the secondary industries from all the various commodities and all of their various spinoffs is where the jobs are generated.

Just two examples that we know of. In the dairy industry from 1970 to 1979, processing establishments reduced by 45% while employees only reduced by 12% from 30,657 to 26,972 people. At the same time, efficiency took place as value added per employee grew by 350%.

We understand that for every dollar spent on producing hogs generates a spinoff in excess of \$5.00.

We need to develop markets for the products from the west. Not in Quebec and Ontario or their markets. That cannot happen as by the figures that we've seen, the freight for the finished product into those areas is greater than the freight assistance on grain. But we do need to develop markets in the Western United States and the Pacific rim. That the markets are there is pointed out in various studies that have been carried out. To be in these markets, we have to be put back on a competitive basis with other countries.

Another point of great concern to us in Bill 155 is the 31.1 mil. tonne maximum. We believe if increased exports are desired this maximum needs to be increased, but only if the money increases proportionately. We are vehemently against having a dilution of transportation subsidy per tonne due to additional production blending the subsidy downwards. This erodes ones management decisions.

Your transportation costs would have no bearing on your decisions, but be determined by the decisions of all the other producers in Western Canada. No one knows better than the milk producer of Manitoba the inequities of such a system as we are cursed with a similar system of payment for milk in this province.

The dilution of transport assistance can be prevented by various ways, not only by having individual credits as in the optional payout system presented today. Under the present quota system, all grain delivered over a certain quota level could be required to pay the full freight rate.

We stated at the beginning of this submission that we believe the transportation rate needs to be changed. However, due to cost-price squeeze that farmers are in, there has to be a safety factor regarding ability to pay. It was originally proposed by producers that the maximum increase of cost to the producer per year should be 1/2 of the total increase up to 3%. The resulting cost could only be the maximum allowed by the safety net which is a maximum of 8% of the farm gate price of the grain. The government is proposing a maximum of 6% per year to a maximum 10% of export price. You can see the two proposals are using two different bases for the safety net. To be able to compare - our 8% of farm gate price transposes to between 6 & 7% of export price. One can readily see that there is a great difference in the two proposals. We still propose that the equitable share allowed for increased cost of freight to a producer should be 1/2 of the cost up to 3% per year with a safety net of 6 to 7% of export price (8% farm gate price).

Mr. Chairman, although we could go on to other items, we have mentioned our main points of concern. May we reiterate we are in full support of the optional payout system. It should satisfy both producer segments as the result appears to be that over 90% of the transportation subsidy will go direct to the railroad, via the elevators and at the same time it provides resource neutrality to the other commodities.

Respectfully submitted

THE MANITOBA MILK PRODUCERS' MARKETING BOARD

A. V. Rampton
Chairman

APPENDIX "TRPT-81"

BRIEF SUBMITTED TO THE COMMONS STANDING TRANSPORTATION COMMITTEE BY
THE MANITOBA FARM BUSINESS ASSOCIATION

July 1983

Subject: Advantage to Prairie Agriculture of Paying Any Federal
Crow Benefit Directly to Farmers

The Manitoba Farm Business Association feels that the payment of any federal Crow subsidy to the prairie grain industry should be made directly to producers, rather than to the railways. Given that our current Canadian system is based upon massive government grants to most domestic industries, from oil exploration to the dairy industry to manufacturing, it is not feasible to ignore the grain production industry and ask that no Crow subsidy be paid at all. The proposed system of paying \$651 million directly to the railways, however, will cause more long-term damage than benefit to prairie agriculture. Subsidies paid by a central government to encourage the direct export of raw materials from some other region is a classical colonial situation, which tends to keep that region dependant upon those direct exports and hinders the development of secondary processing in it.

Payment to railways will encourage the export of grain. Payment to producers will encourage the local use or processing of grain. While the export market will be the major destination for the bulk of prairie grain for the foreseeable future, it is not necessary to discourage the local use of grain to allow for a strong export market. The two markets can be developed together and where the two are competitive, it is better for the development of the prairie economy that grain be transformed into meat, oil, malt, or flour here rather in Asia, Europe, or Eastern Canada.

The Manitoba Farm Business Association recognizes the realities of the current political situation in which the federal government's current intention to pay the railways is based on opposition mounted by the prairie Pools and Quebec livestock producers. We propose a plan which will take into account these objections and at the same time, produce an incentive for economic development in the prairies. This plan will allow each Canadian Wheat Board permit book holder to choose, before the beginning of the 84-85 crop year, to opt to have his share of the federal subsidy either paid directly to him or else to be credited to his account on the railroad movement of his grain. Should more than 2/3 of producers choose direct farmer payment, then it can be accepted that prairie grain producers have expressed a clear opinion on how they want this subsidy allocated. In this case, all of the subsidy can be paid directly to all producers. Should less than 2/3 of producers opt for direct payment,

then each producer will still be able to have his portion of the subsidy used as he sees best.

This plan allows prairie producers the maximum amount of control over their own operations. The Pools should not object, since, if they are acting according to the wishes of their membership, then enough producers will opt for payment to the railways that the effect of their current policy will be maintained. Should, in fact, more than 2/3 of producers opt for payment to the railways, then the Manitoba Farm Business Association agrees that all of the subsidy should be paid directly to the railways, in order to avoid the creation of the bureaucracy required to administer split payments. Should either choice receive over 2/3 support, we believe that the system should be retained until 1985-86 when the choice can again be made by farmers, this time to be retained indefinitely.

This proposal takes the controversial decision of payment to the railways or producers out of the hands of the Liberal caucus and gives it to those most directly affected. It allows for the expression of a consensus of prairie farmers based upon a democratic choice made by each individual.

The Manitoba Farm Business Association recognizes that there will be logistical problems in any system to pay the Crow subsidy directly to producers. Since the actual dollar amount per producer is a relatively minor part of total farm income, we feel that the simplest method should be used. We propose that each Canadian Wheat Board permit book holder be paid on a seeded acreage basis using the Crop Insurance average yields for each of the crop reporting districts in the prairies. This would require the minimum amount of calculating and would broadly pay each farmer on the amount of grain produced.

The Manitoba Farm Business Association acknowledges the bold initiatives that have been taken to solve the problems of Western grain transportation. It would be unfortunate if that effort were spoiled by the detrimental effects on the rest of the prairie economy caused by payment to the railways.

We realize that many details of our plan require further development and would be pleased to work closely with government and with other prairie farm organizations in this regard.

Manitoba Farm Business Association

JOHN DUVENAUD

APPENDIX "TRPT-82"



Box 5900 300-240 Graham Avenue Winnipeg Manitoba Canada R3C 4C5 204-947-0141 Telex 07-57759

A Statement on Bill C-155

The Western Grain Transportation Bill

submitted to

The House of Commons Standing Committee
on Transport

by

Cargill Limited

Winnipeg, Manitoba

July 19, 1983

Winnipeg

Statement

Since the government first announced its intention in February of 1982 to undertake a comprehensive reform of western grain transportation, Cargill has been a firm supporter of that initiative.

Through our 140 primary elevators across the Prairies, we handle about 7% of the grain delivered by farmers each year in Western Canada. Although we did not participate in the actual negotiations conducted by Dr. J. C. Gilson in 1982, we did submit to him our ideas for reform. We supported Dr. Gilson's recommendations when they were announced, and urged the government to implement them as quickly as possible.

When the Minister of Transport, on August 4, 1982, announced his intention to adopt most of the Gilson recommendations, we were prepared to support the government's compromise position on the issue of method of payment, as long as at least 50% of the Crow benefit was being paid directly to the farmer.

When the Western Grain Transportation Bill was finally tabled in the House of Commons in June, 1983, however, it provided for subsidy payments to the railways rather than the farmers.

Because the government has reversed its policy and has disregarded the recommendation of Dr. Gilson on the subject of method of payment, we are no longer able to support the proposed changes.

As an investor in the grain handling system of both Western and Eastern Canada as well as the feed and livestock industry in Western Canada, we consider that we have a responsibility to voice our objection to the government's current policy.

The future economic health of Western Canadian agriculture depends on a more efficient grain transportation system, a diversified agricultural base, and the development of value-added industries on the Prairies.

Dr. Gilson reasoned that none of these things would evolve as long as the Prairie economy were dictated by a transportation subsidy on selected export commodities.

While the original intent of the government's policy is sound, the final legislation has fallen far short of that goal. What remains in Bill C-155 will only perpetuate an unhealthy status quo on the Prairies.

Bill C-155 has several major shortcomings:

- 1) The legislation does nothing to create the kind of environment in which greater efficiencies in the transportation system will be generated.

An efficient grain transportation system will not come about as long as there is no incentive to efficiency. It cannot be achieved by offering partial incentives to one party, the railroads, yet leaving both the farmer and the grain shipper indifferent to the effective use of transportation resources.

Only if the farmer is paid the full amount or at least a large part of the federal subsidy for grain transportation, and is allowed in turn, to see the fully visible freight costs, will he be willing to pressure the grain handling companies to negotiate for better rates and to approve changes to the system which will ultimately put a greater percentage of the value of the grain back into the farm economy.

- 2) The legislation does nothing to alleviate the burden subsidized grain transportation places on the Prairie livestock and poultry industries.

2) (cont'd)

The plight of the livestock industry, and its related feed manufacturing and processing industries, was one of the most difficult problems Dr. Gilson attempted to resolve.

Only if feed grains are priced to reflect the real cost of transportation, will the Western feed grain user be able to enjoy the benefit of close proximity to feed grain supplies just as Quebec enjoys proximity to the major consumer markets. It is in the best interests of the country as a whole that each of these regions be able to make use of their natural economic advantages.

3) The legislation discriminates against farmers in the Peace River District of British Columbia.

This rapidly-growing grain district is serviced by the provincially-owned British Columbia Railway. Although the farmers were eligible for a Crow Benefit payment under the original proposal, they now face the prospect of paying full compensatory rates to have their grain shipped out of the Peace River, because, in Bill C-155, the Crow Benefit goes only to the national railways, CN and CP.

The Peace River District is in the designated grain-producing area as defined by the Canadian Wheat Board Act. It is subject to the same quota restrictions, and car allocation system as the rest of the Prairies. We see no reason why it should be excluded for purposes of this legislation.

The Peace River District is serviced by three elevator companies - United Grain Growers, Alberta Wheat Pool, and Cargill. We have seen a tremendous growth in grain production in that area, and believe there to be potential for even greater production. We are, therefore, concerned that Bill C-155, as it strives to solve the capital crisis of the national railways, will perhaps inadvertently stifle agriculture in that part of Canada.

For those reasons we believe that the government should return to its original plan which allowed for the phased introduction of a Crow Benefit payment to farmers.

Failing that, we support the proposal introduced by representatives of the Alberta farm community and endorsed by farm groups across the West which would give Western Canadian farmers a choice of receiving their share of the Benefit or having it paid directly to the railways. With that choice, Prairie farmers would be in the best position to see that the money is used economically and effectively.

APPENDIX "TRPT-83"

Western Grain Transportation



submitted to: Standing Committee on Transport,
House of Commons

date: August 4, 1983
7:30 p.m.

The Winnipeg Chamber of Commerce

400-177 Lombard Avenue, Winnipeg, Manitoba, Canada R3B 0W7 • Telephone (204) 944-8484



The Winnipeg Chamber of Commerce

*4th floor, 177 Lombard Ave.
Winnipeg, Manitoba.*

R3B OW7

Office of the President

July 21, 1983

Miss S. Sirpaul,
Clerk - Standing Committee on Transport
514 - 180 Wellington Street
House of Commons
Ottawa, Ontario
K1A 0A6

Dear Miss Sirpaul:

The stated objectives of the Federal Government in the development of the new grain transportation policy are to reduce the economic distortions within the agricultural sector and to promote increased efficiency and economy in the operation of the grain transportation system. The Winnipeg Chamber of Commerce fully support these objectives as the basis for the new policy.

In order to achieve these objectives it is essential that the transportation rates reflect the real costs of moving grain and that the shipper pay these costs. A transportation system based on these premises provides the incentive for the shippers to minimize transportation and handling costs in their own interest. At the same time, competition among various modes of transport will be encouraged resulting in a system determined by those persons purchasing the service. This can only result in a more efficient and economic system of moving grain.

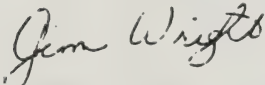
The Chamber of Commerce notes that the Federal Government has committed funds for lowering the net cost of grain transportation to producers. These funds are being advanced to reduce the impact of the rate change on them. In view of the stated objectives of the Government these funds should be paid directly to producers to promote an efficient system. These producers, who collectively manage \$73 billion of assets and who will spend \$6 billion on operating expenses in 1983, can be relied upon to make sound business decisions in using these funds.

Additionally, when the rate charged reflects the real cost of moving the product, this will encourage value-added processing to the direct benefit of Winnipeg as well as the Prairie Region. At the same time the distortions which presently exist within the livestock sector will be removed.

The Chamber encourages the Government to implement a policy consistent with its own stated objectives and allow producers to make business decisions in their best interest.

The Winnipeg Chamber of Commerce attaches a copy of its policy on the new grain transportation policy and wishes to appear before the Transport Committee when it is in Winnipeg.

Yours very truly,

A handwritten signature in cursive script, appearing to read "Jim Wright".

JAMES W. WRIGHT
President

JWW/lhc



The Winnipeg Chamber of Commerce

TRANSPORTATION OF AGRICULTURAL PRODUCTS

The present statutory rates on export grain have been in effect without change since 1925, application of the rates since that time having been extended to cover additional origins, products and destinations. These rates now are recognized as inadequate to offset the cost of movement and as a consequence, the capacity to move grain has been adversely affected. In addition, the rates, which only apply to specific "grain and grain products" adversely affect the production and processing of other agricultural products on the Prairies.

The Government of Canada, in an effort to develop a long-term solution, has offered monetary assistance, on a continuing basis, on the understanding that producers pay a greater share of the total costs of transporting their products. To this end, draft legislation (Bill C-155) has been introduced in Parliament as the instrument to institute the new policy for grain transportation.

RECOMMENDATIONS:

1. That the Government of Canada be commended for having addressed the statutory grain rate issue, and be urged to bring about a resolution of the problem at the earliest time possible.
2. That freight rates on various agricultural commodities not distort the comparative advantage of different regions in the location of primary and secondary industry.
3. That any monies provided by the Government of Canada as compensation in respect of the statutory rate be paid to producers. This ensures that the monies will be in the hands of those in the best position to ensure that a system is developed which will serve their needs in an efficient manner.
4. That if subsidies are to be a part of national transportation policy, they be readily identifiable with incentives for performance included in any payment scheme. The amount of the payments and the beneficiaries should be clearly identified.

APPENDIX "TRPT-84"

SUBMISSION

BY THE MANITOBA TRUCKING ASSOCIATION

CONCERNING BILL C-155

AN ACT TO FACILITATE THE TRANSPORTATION, SHIPPING AND
HANDLING OF WESTERN GRAIN

TO THE

PARLIAMENTARY STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

INTRODUCTION

The Manitoba Trucking Association is a voluntary trade organization of for-hire and private trucking firms who operate within, into and out of the Province of Manitoba. It was founded in 1932 as a non-profit organization and was incorporated under Part VIII of the Companies Act in 1958. The Association is governed by a Board of Directors elected by the members.

The Association enjoys a membership of 174 for-hire carriers, representing approximately 65% of the number of carriers holding public service vehicle authorities. However, these carriers have at least 90% of the total freight volume moved into, out of and within the Province.

In addition, the Association has, as Associate members, over 150 firms which provide supplies and services to the trucking industry.

Many of these direct and associate members live in the communities where they work and provide employment and stability to those areas; thus assisting to provide an anchor for the existence of rural Manitoba.

CURRENTLY, WE HAVE IN PLACE THE CROW RATE WHICH CLOSELY REFLECTED THE COST OF THE MOVEMENT OF GRAIN IN 1897. THIS RATE, WITH LITTLE CHANGE, WAS ENSHRINED IN LEGISLATION IN 1925 AND BECAME A STATUTORY RATE.

IT HAS BEEN THE OPINION OF MANY PARTIES, INCLUDING GOVERNMENT AND FARMERS, THAT IN ORDER TO STABILIZE THE PRICE OF EXPORT GRAIN TO REMAIN COMPETITIVE ON THE WORLD MARKET, THIS WAS REQUIRED. HOWEVER, THERE IS NOT MUCH DOUBT THAT NEVER IN THEIR WILDEST DREAMS DID THE NEGOTIATORS OF THIS ORIGINAL AGREEMENT IMAGINE THAT THE CHANGES TO THE PRODUCERS WOULD MOVE FROM A NEAR COMPENSATORY RATE TO ONLY 16 OR 20% OF COST IN 1983 TO A PROJECTED 7% OF COST IN THE YEAR 1990. INDEED, BY THE TURN OF THE NEXT CENTURY, THE DIRECT CHARGES TO THE PRODUCER MAY NOT COVER THE COST OF INVOICING THE CHARGES.

IF WE GO BACK IN TIME, IT IS DIFFICULT TO FIND FAULT WITH THE REASONING FOR IMPLIMENTING THE RATE IN THE FIRST INSTANCE. THE RAILWAY, (C.P.R.) HAD NO COMPETITION AND COULD CHARGE WHATEVER RATE THEY CHOSE AND FREQUENTLY DID. WESTERN CANADA HAD ONLY ONE MAJOR INDUSTRY AND THAT WAS GRAIN, TOTALLY DEPENDENT ON ONE MODE OF TRANSPORTATION.

THE SITUATION TODAY IS QUITE DIFFERENT. IN ADDITION TO A SECOND RAILWAY AND BECAUSE OF A MODERN HIGHWAY SYSTEM, TRUCKING CAN PROVIDE A SUPPLEMENTAL SERVICE.

BY 1972 COAL HAD SURPASSED GRAIN AS THE LARGEST TONNAGE COMMODITY SHIPPED THROUGH WEST COAST PORTS. IN 1979 PRIMARY AGRICULTURE ACCOUNTED FOR 14% OF ALL GOODS PRODUCED IN WESTERN CANADA WHILE MINING, INCLUDING OIL AND GAS WAS 29%, CONSTRUCTION 18% AND MANUFACTURING 22%.

TO STATE THESE FACTS IS NOT AN ATTEMPT TO DIMINISH IN ANY WAY, THE IMPORTANCE OF THE PRODUCTION AND MOVEMENT OF GRAIN TO THE ECONOMY OF WESTERN CANADA. HOWEVER, IT IS IMPORTANT TO UNDERSTAND THE SITUATION IN THE PROPER PERSPECTIVE.

THE ONLY INDUSTRY TO RECEIVE A SUBSIDIZED FREIGHT RATE IN WESTERN CANADA IS GRAIN. THE FEDERAL GOVERNMENT DETERMINED THAT THE TAX PAYING PUBLIC COULD NOT ENDURE EVER-INCREASING SUBSIDIES TO THIS ONE INDUSTRY.

IT THEN EMBARKED ON A STUDY RESULTING IN RECOMMENDATIONS THAT WOULD DIMINISH THESE SUBSIDIES AND RESULT IN A HEALTHY, VIABLE AGRICULTURAL INDUSTRY IN WESTERN CANADA.

WITHOUT GOING INTO ALL OF THE DETAILS OF THE RECOMMENDATIONS, SIGNIFICANT ITEMS WERE AS FOLLOWS:

1. ANNUAL CROW BENEFIT OF \$651.6 MILLION WOULD BE MADE.
2. SOME INFLATION PROTECTION ON FRIENT RATES.
3. INCREASE IN HOPPER CARS IN SYSTEM
4. \$670 MILLION IN BRANCH LINE REHABILITATION MADE AVAILABLE.
5. PAY THE FARMER THE SUBSIDY AND NOT THE RAILWAY.

THE FOLLOWING HAS BEEN NOTED IN A TECHNICAL PAPER TO THE GILSON GROUP:

A CHANGE IN THE CROW RATES (OR PRESUMABLY SUBSIDIES IN THE HANDS OF THE FARMERS) WILL INCREASE THE ECONOMIC COMPETITIVENESS OF TRUCKING VIS-A-VIS RAIL, RESULTING IN LONGER TRUCK HAULS WITH INCREASED LOAD FACTORS. IT HAS BEEN NOTED THAT THE EMERGENCE OF MORE COMMERCIAL TRUCKING WILL TEND TO DISTRIBUTE AT LEAST SOME OF ITS NEW EMPLOYMENT (ADMINISTRATION, OPERATION, MAINTENANCE) INTO RURAL COMMUNITIES IN THE WEST. THIS COULD HELP TO OFFSET SOME OF THE NEGATIVE EFFECTS ON SMALL COMMUNITIES RESULTING FROM LONGER TRUCKING DISTANCES AND A FASTER PACE OF ELEVATOR CONSOLIDATION.

IT HAS LONG BEEN THE CONTENTION OF THE TRUCKING INDUSTRY IN WESTERN CANADA THAT WE CAN PLAY A VERY IMPORTANT ROLE IN THE COLLECTION SYSTEM OF GRAIN. WE FEEL THAT THE MOST ECONOMIC METHOD OF MOVING GRAIN TO PORT IS BY COMMERCIAL TRUCK FROM COUNTRY ELEVATORS TO INLAND TERMINALS AND THEN BY UNIT TRAIN TO PORT.

IN FACT, AN EXPERIMENT WAS INITIATED USING TRUCKS BY THE CANADIAN WHEAT BOARD DURING THE 1973-1974 SHIPPING SEASON TO OVERCOME DELAYS DUE TO STRIKES AND A SHORTAGE OF BOXCARS AND ALSO TO TEST THE RELIABILITY OF THIS PROGRAM FOR UNIT TRAIN OPERATION.

DURING THE 1973-1974 CROP YEAR, OVER 10.7 MILLION BUSHELS WERE HAULED TO 2 INTERIOR TERMINALS.

ONE OF THE MOST IMPORTANT RESULTS OF THE EXPERIMENT WAS THAT RAILCARS TOOK 7 DAYS FROM LETHERIDGE TO VANCOUVER AND BACK BUT WHEN SPREAD IN THE COUNTRY ELEVATORS, IT USED TO TAKE 12 TO 15 DAYS FOR THE SAME TRIP.

THE TWO FACTORS RESULTING IN THE TIME SAVING WAS: 1) COLLECTION BY TRUCKS FROM COUNTRY ELEVATORS TO INLAND TERMINALS AND 2) THE UNIT TRAINS WERE NOT SPLIT AT EITHER THE INLAND TERMINALS OR THE PORT.

THE REAL SIGNIFICANCE OF THIS TIME-SAVING IS CONTAINED IN A RECENT STUDY BY THE CENTRAL COORDINATING AGENCY TASK FORCE AND I QUOTE:

"IN 1981-1982 THE CN GRAIN CAR FLEET CONSISTED OF 14,392 CARS OF WHICH 8,416 WERE HOPPERS. 14.9 MILLION TONNES WERE MOVED AND THE AVERAGE CAR CYCLE WAS ABOUT 19 DAYS. IF ONE COULD IMPROVE THE GRAIN CAR CYCLE BY JUST ONE DAY, THE SAME FLEET COULD MOVE 6.7% MORE GRAIN (ABOUT 1 MILLION TONNES). ALTERNATIVELY THE SAME VOLUME COULD HAVE BEEN MOVED BY 1,325 FEWER CARS OR A SAVING OF ABOUT \$70 MILLION. IF THE EXTRA GRAIN VOLUME WERE MOVED, PRODUCERS WOULD HAVE HAD \$200 MILLION IN EXTRA REVENUE, THE PRIMARY ELEVATOR COMPANIES WOULD HAVE RECEIVED AN EXTRA \$11 MILLION IN TARIFFS AND THE RAILWAYS WOULD HAVE RECEIVED AN EXTRA \$25 MILLION IN GROSS REVENUE UNDER THE PROPOSED GILSON RECOMMENDATION.

ONE MIGHT ASK, "WHAT IS THE COST OF REDUCING THIS CYCLE TIME BY USING TRUCK COLLECTION?"

AGAIN, A STUDY WAS CONDUCTED BY THE TASK FORCE ON TYPICAL LOW TO MEDIUM BRANCH LINES IN TERMS OF MOVING A BUSHEL OF GRAIN BY RAIL AND ALSO BY TRUCK TO THE NEAREST RETAINED LINE. THE COST IS FOR EVERY BUSHEL SHIPPED TO THE YEAR 2,000 MEASURED IN 1983 MONEY VALUES.

ANNUAL BRANCH LINE RAIL COST PER BUSHEL SHIPPED BY PERMIT HOLDER	\$.57
ANNUAL INCREASED TRUCK HAUL COST PER BUSHEL DELIVERED TO NEXT DELIVERY POINT	\$.16
ANNUAL BUSHEL COST DIFFERENCE BETWEEN ADDED TRUCK HAUL AND RETAINED BRANCH LINE	\$.41

LAST YEAR APPROXIMATELY 450,000,000 BUSHELS OF GRAIN WERE MOVED FROM BRANCH LINES TO PORT UNDER THE STATUTORY RATE. IF WE ASSUME ONE HALF OF THIS QUANTITY MOVED ON TYPICAL LOW TO MEDIUM BRANCH LINES AND APPLY THE \$.41 A BUSHEL SAVING BY TRUCK COLLECTIONS, THE TOTAL POTENTIAL SAVING COULD BE IN THE ORDER OF \$90,000,000.

IN ADDITION. THE C.N.R. UNDERTOOK A ANALYSIS FOR DR. GILSON WHICH IDENTIFIED 32 CN SUB-DIVISIONS WHICH ORIGINATED LESS THAN 1,650 TONNES OF GRAIN PER MILE IN 1980 AND WHICH ARE ELIGIBLE FOR GOVERNMENT REHABILITATION AND UPGRADING FUNDS. ACCORDING TO CN, IF THESE LINES WERE CLOSED, THE FEDERAL GOVERNMENT COULD FOREGO EXPENDITURES OF APPROXIMATELY \$138 MILLION. THE TOTAL VARIABLE COST SAVINGS WOULD BE \$32.5 MILLION ANNUALLY.

CLEARLY, THE POTENTIAL SAVINGS FROM NOT REHABILITATING RAIL LINES THAT ARE LOW TO MEDIUM USE COMBINED WITH SAVINGS UTILIZING TRUCK COLLECTION ARE ENORMOUS.

I BELIEVE THERE IS NOT MUCH DOUBT IN ANYONES MIND AS TO THE BENEFITS OF TRUCK COLLECTION. THE PROBLEM REVOLVES AROUND WHO WILL PAY THE REAL COST OF THE TRANSPORTATION OF GRAIN WHETHER THERE ARE ANY POTENTIAL SAVINGS OR NOT. THE ORIGINAL GOVERNMENT PROPOSAL ACCEPTED THE FACT THAT SOME SUBSIDIZATION SHOULD REMAIN BUT DIMINISH PERCENTAGEWISE OVER TIME.

THERE WAS ALSO RECOGNITION THAT IF THE FARMER WERE PAID THE SUBSIDY AND NOT THE RAILWAY, HE WOULD, LIKE ANY OTHER BUSINESSMAN, ATTEMPT TO RETAIN AS MUCH OF IT AS POSSIBLE. THIS MEANS HE WOULD HAVE A VESTED INTEREST IN SEEING THAT HE WOULD GET THE BEST RATE AND SERVICE HE COULD FOR MOVING HIS GRAIN. THE GRAIN FARMER WOULD THEN HAVE AN OPTION TO MOVE GRAIN BY TRUCK, IF IT PROVIDED BETTER VALUE, TAKING SERVICE AND PRICE INTO ACCOUNT.

THE DIFFERENCE BETWEEN PAYING THE SUBSIDY TO THE FARMER DIRECTLY AND ALLOWING HIM TO MAKE CHOICES BETWEEN CROPS AND LIVESTOCK AND BETWEEN ALTERNATE MODES OF TRANSPORTATION, AND THE PAYMENT OF THE SUBSIDY DIRECTLY TO THE RAILWAYS, HAS BEEN MEASURED IN DOLLAR TERMS.

ACCORDING TO THE PLANNING, ECONOMICS AND ADMINISTRATION DEPARTMENT ALBERTA AGRICULTURE, THEY ESTIMATE THAT WESTERN CANADA LOSES OVER \$200 MILLION IN POTENTIAL REAL VALUE PRODUCT, AN ESTIMATED \$370 MILLION "HURT" TO THE LIVESTOCK INDUSTRY, \$200 MILLION LOSS OF VALUE ADDED THROUGH PROCESSING, PLUS \$500 MILLION LOST VALUE ON SHIPMENTS. THE ADVERSE EFFECT ON ALBERTA ALONE BY 1990 CONSIDERING THE MULTIPLYER EFFECT IS A LOSS OF APPROXIMATELY UP TO \$2 BILLION.

UNLESS FARMERS ARE PAID INSTEAD OF THE RAILWAYS, THEY WILL BE UNABLE TO DEVELOP OR TO BENEFIT DIRECTLY FROM SYSTEM EFFICIENCIES THAT COULD RESULT FROM THE COMMERCIAL OPERATION OF A COMPENSATORY RATE STRUCTURE. THE OPPORTUNITY FOR INNOVATIONS SUCH AS UNIT TRAIN MOVEMENTS AND THE OPPORTUNITY TO USE TRUCK TRANSPORT TO REACT TO BRANCH LINE RATIONALIZATION, TO FACILITATE FEASIBLE ELEVATOR CONSOLIDATION AND TO SERVE AS A COMPETITIVE "SAFETY VALVE" FOR LONG HAUL, WILL BE LOST.

UNLESS THE GILSON RECOMMENDATIONS ARE ADOPTED, OUR INDUSTRY IN WESTERN CANADA WILL SUFFER SIGNIFICANTLY.

NOT ONLY DO WE NOT SHARE IN MUCH OF THE GRAIN MOVEMENT CURRENTLY, BUT BECAUSE OF THE RAPIDLY DIVERGING SPREAD BETWEEN THE CROW RATE AND REAL TRANSPORTATION COSTS, THE LIVESTOCK INDUSTRY WILL DIMINISH IN ALBERTA, MANITOBA AND B.C. AS IT ALREADY HAS IN SASKATCHEWAN WITH THE SUBSEQUENT LOSS OF FREIGHT BUSINESS.

THERE IS A CURRENT PROPOSAL TO ADD A RANGE OF OTHER PRODUCTS SUCH AS SUNFLOWER SEED, PEAS AND LENTILS, AS WELL AS CANOLA OIL, MEAL, LINSEED OIL, SUNFLOWER OIL AND SOYBEAN PRODUCTS TO THE STATUTORY RATE.

NEEDLESS TO SAY, THIS PROPOSAL IS DISASTEROUS, TO OUR INDUSTRY. NOT ONLY THAT, BUT IT INCREASES THE DISTORTION IN THE MARKETPLACE FURTHER. WE WERE ONCE ABLE TO TAKE PART IN THE MOVEMENT OF NON-SUBSIDIZED FREIGHT GRAINS AND AGRICULTURAL BY-PRODUCTS BUT THE LIST IS RAPIDLY DIMINISHING.

THE SITUATION IS QUITE LUDICROUS. THE FEDERAL GOVERNMENT IN RECOGNIZING THAT THE TAXPAYERS CANNOT AFFORD TO EVENTUALLY PAY ALL TRANSPORTATION COSTS TO GRAIN FARMERS NOW APPEAR PREPARED TO EXPAND THE COMMODITIES THAT ARE COVERED UNDER THE CROW.

NO MENTION HAS BEEN MADE BY ANY SOURCE THAT THE CROW BILL CONSTITUTES A TOTAL REJECTION OF A FUNDAMENTAL PRINCIPLE OF THE NATIONAL TRANSPORTATION POLICY OF CANADA CALLING FOR EQUAL TREATMENT BETWEEN MODES IN ORDER TO ACHIEVE THE MOST EFFICIENT TRANSPORTATION SYSTEM.

THE PRINCIPLE OF EQUAL TREATMENT IS SET OUT IN THE NATIONAL TRANSPORTATION ACT IN THE FOLLOWING WORDS:

"NATIONAL TRANSPORTATION POLICY

3. IT IS HEREBY DECLARED THAT AN ECONOMIC, EFFICIENT AND ADEQUATE TRANSPORTATION SYSTEM MAKING THE BEST USE OF ALL AVAILABLE MODES OF TRANSPORTATION AT THE LOWEST TOTAL COST IS ESSENTIAL TO PROTECT THE INTERESTS OF THE USERS OF TRANSPORTATION AND TO MAINTAIN THE ECONOMIC WELL-BEING AND GROWTH OF CANADA, AND THAT THESE OBJECTIVES ARE MOST LIKELY TO BE ACHIEVED WHEN ALL MODES OF TRANSPORT ARE ABLE TO COMPETE UNDER CONDITIONS ENSURING THAT HAVING DUE REGARD TO NATIONAL POLICY AND TO LEGAL AND CONSTITUTIONAL REQUIREMENTS.
 - (a) REGULATIONS OF ALL MODES OF TRANSPORT WILL NOT BE OF SUCH A NATURE AS TO RESTRICT THE ABILITY OF ANY MODE OF TRANSPORT TO COMPETE FREELY WITH ANY OTHER MODES OF TRANSPORT;
 - (d) EACH MODE OF TRANSPORT, SO FAR AS PRACTICABLE CARRIES TRAFFIC TO OR FROM ANY POINT IN CANADA UNDER TOLLS AND CONDITIONS THAT DO NOT CONSTITUTE

- (1) AN UNFAIR ADVANTAGE IN RESPECT OF ANY SUCH TRAFFIC BEYOND THAT DISADVANTAGE INHERENT IN THE LOCATION OR VOLUME OF THE TRAFFIC, THE SCALE OF THE OPERATION CONNECTED THEREWITH OR THE TYPE OF TRAFFIC OR SERVICE INVOLVED, OR

AND THIS ACT IS ENACTED IN ACCORDANCE WITH AND FOR THE ATTAINMENT OF SO MUCH OF THESE OBJECTIVES AS FALL WITHIN THE PURVIEW OF SUBJECT MATTERS UNDER THE JURISDICTION OF PARLIAMENT RELATING TO TRANSPORTATION.
1966-67, C.69, s.1"

IT SHOULD BE NOTED THAT IT WAS THE EQUAL TREATMENT PRINCIPLE WHICH FINALLY PERSUADED THE GOVERNMENT TO INTRODUCE THE ATLANTIC FREIGHT ASSISTANCE ACT WHICH PROVIDED AN EQUAL SUBSIDY TO TRUCKING IN THE ATLANTIC REGION AS HAD BEEN PROVIDED TO THE RAILWAYS UNDER THE MARITIME FREIGHT RATE ACT.

ELIMINATION OF THE PAY-THE-PRODUCER CONCEPT IS TOTALLY AT VARIANCE WITH THE REQUIREMENTS OF THE NATIONAL TRANSPORTATION POLICY OF CANADA.

BILL C-155 IS A DISASTER FOR THE CANADIAN TRUCKING INDUSTRY WHICH, MEASURED BY REVENUES, IS THE MAJOR FREIGHT TRANSPORTATION MODE REPRESENTING SOME 12,000 BUSINESSES. IN MANITOBA ALONE 10,000 PEOPLE ARE EMPLOYED IN THE INDUSTRY WITH AN ANNUAL PAYROLL OF \$140,000,000. THE TRUCKING INDUSTRY IN MANITOBA HAS SUFFERED THE RAVAGES OF INFLATION AND THEN RECESSION LESS WELL THAN MOST INDUSTRIES DUE TO EXCESSIVE LEVELS OF COMPETITION AND LITTLE ENFORCEMENT OF REGULATIONS PERTAINING TO TRUCKING.

AN INDICATION OF THE DESPARATION OF THE THREE MAJOR GRAIN POOLS IS THEIR SUPPORT OF THE QUEBEC HOG PRODUCERS IN RETAINING THE STATUTORY RATE AS IT IS. THEIR SUPPORT STEMS FROM THEIR OWN SELF-INTEREST. THE RETENTION OF THE CURRENT RATE WILL MEAN THAT THE FARMER MUST GROW GRAIN AND THIS WILL ASSURE THE POOLS OF RETAINING AND EXPANDING THEIR BUSINESS.

THE GRAIN FARMER, IN MANY CASES, PARTICULARLY IN MANITOBA AND SASKATCHEWAN SUPPORT "PAY THE RAILWAY" BECAUSE THEY BELIEVE IN SO DOING THEY WILL HAVE MORE ASSURANCE OF RETAINING A LOWER FREIGHT RATE THAN IF THEY WERE PAID THE SUBSIDY DIRECTLY.

THE RAILWAYS APPEAR TO BE THE CLEAR WINNER SINCE THE RETENTION OF THE RATE, TOGETHER WITH BRANCHLINE REHABILITATION, ASSURES THEM OF VIRTUALLY ALL THE BUSINESS AND THEY WILL RECEIVE THE SUBSIDY TO COVER ANY LOSSES INCURRED.

NONE OF THE ABOVE PARTIES HAVE A VESTED INTEREST IN THE EFFICIENCY OF THE SYSTEM SINCE THE SUBSIDY IS PAID BY THE TAXPAYER.

THIS THEN LEAVES ONLY THE GOVERNMENT AND NOT COMPETITION TO ASSURE EFFICIENCIES IN THE SYSTEM. IN THE LIGHT OF RECENT CONCESSIONS MADE BY THE GOVERNMENT WHICH ARE AT ODDS WITH RECOMMENDATIONS OF THE GILSON REPORT IS THERE REASON TO BELIEVE ANYTHING OTHER THAN POLITICAL CONSIDERATIONS WOULD BE TAKEN INTO ACCOUNT IN THE RUNNING OF THE SYSTEM?

OUR INDUSTRY MUST EXPRESS ITS EXTREME DISAPPOINTMENT THAT THE HEALTH AND WELL BEING OF THE WHOLE TRANSPORTATION SYSTEM HAS NOT BEEN TAKEN INTO ACCOUNT IN THIS MATTER. WE FURTHER BELIEVE THAT IF THE INTEREST OF THE NATIONAL TRANSPORTATION ACT IS NOT FOLLOWED ALL CANADIANS WILL EVENTUALLY SUFFER THROUGH A WEAKENING OF COMPETITION.

APPENDIX "TRPT-85"

THE CROW RATE

PRESENTATION TO THE
TRANSPORT COMMITTEE

HOUSE OF COMMONS

AUGUST 4, 1983, Winnipeg

by David Matas, on behalf
of the Liberal Party of Manitoba

The Liberal Party of Manitoba approaches the Crow rate as a party committed to reform. If there ever was an institution in need of reform, it is the Crow rate.

The Crow rate, first a contractual, and then a statutory rate for the shipment by rail of grain from the West dating back to 1897, now represents about 18% of railway shipping costs. The losses imposed on the railways by the Crow rate have meant branch line abandonment, box car fleet attrition, minimal maintenance work on rolling stock and railway lines and a general deterioration of the Western rail network.

The deterioration of the Western rail network has meant lost grain sales, because the system simply could not ship all grain sold to market. In 1977/78, lost sales were estimated at \$400 to \$600 million. In 1978/79, lost sales were estimated at \$600 million. Farm storage costs increased, as farmers were forced to store grain they could not ship to market, even though there were customers to buy the grain. Demurrage costs were incurred as ships were forced to endure inordinate delays while grain was reaching them by rail from the Prairies.

Statutory low freight rates for grain have meant high prices for grain in the Prairies. The Prairie price is the world price at market less the transportation cost to market. The lower the transportation cost, the higher the Prairie price. The high Prairie price for grain has meant a high cost of feed grain for Prairie livestock producers. The Crow rate has served as a disincentive to livestock production.

A high Prairie grain price affects consumers as well as producers. It concerns the city as well as the country. A higher Prairie grain price means higher prices at the supermarket for the products of Prairie grain. Milk, eggs, chickens and turkey all cost more to Prairie consumers because of the Crow rate. Feed grains are a large part of the cost of production of these products.

The Crow rate applies to some crops, and not others, the special crops. For these special crops, the Crow rate is a disincentive. Because freight rates are higher for shipping these special crops out of the Prairies, farmers are discouraged from growing these crops.

The Crow rate, as well, prevents processing in the West. There are some grain products that qualify for the Crow rate and others that do not. Again, for those grain products not covered by the Crow rate, the Crow serves as a disincentive. It is cheaper to ship out the raw material than the processed product. The Crow condemns the West to primary production. It discourages industries like meat packing or seed crushing in the West.

The trucking industry in the West suffers because of the Crow. Because the Crow rate is for rail only, producers use rail for Crow crop shipments and not trucking. The Crow rate means not only lost business for the trucking industry. It means, as well, increased inefficiency in grain shipment. Trucking, if cost competitive, would offer flexibility, efficiency and increased capacity to the

grain transportation system.

The Crow means a loss of jobs in the West, not only in trucking, in processing, in livestock production, and in specialty crop farming. If the railways were earning compensatory rates, they would be maintaining the present rail network. They would be expanding its capacity. The materials and equipment for railway maintenance and expansion would be manufactured, in no small measure, in the West. These lost jobs to maintain and expand the Western rail network can also be blamed on the Crow.

So we must get off the Crow rate. The broad principles to reform the system are clear. We need compensatory rates for the shipment of grain by rail. We need neutrality in rates as between crops, as between products, and as between modes of transportation out of the Prairies.

Compensatory rates does not mean user pay. The West still needs, and is entitled to the Crow benefit, the dollar equivalent of the benefit from the Crow rate. However, the Crow benefit should be paid in such a way as to ensure both compensation to the railways and neutrality.

The ideal form of payment, to ensure neutrality, is payment to the producers. Once the producer receives the Crow benefit in the form of a payment or credit, the funds can be used to ship by rail or truck. The producer can choose to grow statutory crops or specialty crops, without penalty. Railways could move to compensatory rates. Processed products would have the same

freight rates as statutory crops. Livestock producers would benefit from lower feed grain prices. The Prairie consumer would benefit from lower food prices.

Payment to the railways denies the benefit of neutrality. Statutory crop freight rates remain artificially low. There would continue to be high feed grain prices on the Prairies, a weakened livestock industry, high food prices for Prairie consumers, an underdeveloped processing industry, disincentives for special crops, and discouragement for trucking. However, payment to the railways still allows for the railways to be compensated for shipment of statutory crops. The prospect of maintenance and development of the rail network remains.

The advocates of payment to the railways base their advocacy on unrealistic fears. There has been the fear expressed that, without payment to the railways, conditional on performance, railways would not improve the rail network.

Yet, there are other ways of guaranteeing rail performance besides cutting off Crow benefit payments to the railways. There could simply be a system of penalties for failure to comply with guarantees.

In any case, once the system is structured to provide for compensatory rates, there should be no need, in principle, to rely on guarantees. The compensatory rates, and competition with trucking, would provide incentives for performance satisfactory to the shippers.

In addition, there has been the fear expressed that payment to the producers would appear to be a subsidy to one group of farmers not available to another group of farmers, or to non-farmers. The subsidy would, over time, arouse opposition, and be cancelled.

However, just as the Crow rate is statutory, so would any Crow benefit paid to producers be statutory. Payment to producers, if statutory, would not be subject to cancellation on administrative whim, any more than the Crow rate is.

The reason we have had the Crow rate for so long, the reason why the Crow rate, if removed, would be replaced by the Crow benefit, is the importance of Prairie grains production to the Canadian economy as a whole. Canada needed the Crow rate, and it now needs the Crow benefit to sell Prairie crops in competitive international markets. As long as Prairie grain is important to the Canadian economy, political pressure to remove the Crow benefit paid to Prairie producers would make no sense, and could not succeed.

The Liberal Party of Manitoba viewed the Gilson report of June, 1982 and the Pepin plan of February, 1983, with satisfaction, and even with pride. The Manitoba Liberal Party has consistently proposed Crow reform. At the 1980 National Liberal Convention held in Winnipeg, the Manitoba Liberal Party proposed a resolution that "the Government of Canada develop an alternative method of payment of the 'Crow benefit' to western farmers, in order to remove the disincentives to the livestock industry, while providing adequate compensation to the railroads so that they can provide adequate grain transportation".

Doug Lauchlan, the then leader of the Liberal Party of Manitoba, in 1981, called on the Crow rate to be replaced by a fund to be paid to producers. So the Liberal Party of Manitoba considers itself an early advocate and promoter of the changes proposed in February, 1983.

Both Gilson and Pepin proposed paying the Crow benefit, at first, totally to the railways, but, over time, in increasing proportions to producers. For Gilson, the proportion would be 81% to producers, 19% to the railways by 1989/90. For Pepin, the proportion would be 50/50 by 1985/86, with the possibility of further progression beyond that point, provided there was Parliamentary approval. As payment shifted from the railways to the producers, the railways would increase their rates for statutory crops towards compensatory rates. Both of these proposals seemed reasonable transitions that would serve to allay the concerns of those who feared payment to the producers.

There is yet another reason why the Liberal Party of Manitoba took satisfaction with the Pepin plan. The proposal was a vindication of the National Energy Program. One element of the National Energy Program was a fair sharing of revenues amongst the federal government, the provincial governments and industry. Before the National Energy Program, the federal share of energy revenues was only 11%. With the energy agreement of 1981, the federal share became 25.5%.

The purpose of increasing the federal share was to generate revenues for the development of the West. A \$4 billion Western Development Fund was created, to modernize transportation and diversify industry in the West. The money for the Crow reform package, the funds to pay the Crow benefit, whether to producers or the railways, is coming from this Western Development Fund.

When the Government of Canada switched from payment of the Crow benefit to producers, to payment of the Crow benefit to the railways, Mr. Pepin said his first proposal was better, but the Government

could not sell it. The Liberal Party of Manitoba tried to sell it. The Party appeared before the Agriculture Committee of the Manitoba Legislature to ask the Legislature to repeal its resolution rejecting the Pepin plan, and to pass, instead, a resolution endorsing the plan.

If the Pepin plan did not sell in the West, a large part of the blame rests squarely on the shoulders of the Progressive Conservative Party and the New Democratic Party. If the Liberal Party is the party of reform, the N.D.P. and the P.C.'S. have been parties of reaction.

The N.D.P. wants to keep the Crow rate and use government money for direct public investment in railway improvement, in exchange for shares, bonds or debentures. The aim would be to bring Canadian Pacific Railways under public ownership. The attitude of the N.D.P. seems to be that it is a pity to fritter away good government money in developing the West, when it could be used to nationalize a private industry.

The P.C.'s. were immobilized, reflecting maximalist positions and divisions rather than trying to resolve them. A hallmark of the P.C.'S. in recent years has been to attack Liberal initiatives without proposing alternatives. Nowhere has this tactic been more evident than with the Crow.

The P.C.'s. like to accuse the Liberals of being in partnership with the N.D.P. The N.D.P. like to say there is no difference between the Liberals and the Tories. We can see where the real

partnership is. The P.C.'s and N.D.P. in the Saskatchewan and Manitoba legislature have voted together in favor of resolutions rejecting the Pepin plan. The P.C.'s and N.D.P. have stood together to oppose Crow reform.

There have been proposed a number of hybrid plans. What these plans have in common is payment to the railways coupled with an option given to the producer to receive, in payment, his Crow benefit share. If the producer continued to use the railway for export of his crops, the payment of the producer's share of the Crow benefit would go straight to the railways. If the producer wanted to use trucking, or to keep his crops in the Prairies for feed, he would receive payment of his share of the Crow benefit, to spend as he saw fit. These hybrid plans have the benefit of combining payment to the railways with neutrality. The Liberal Party of Manitoba commends them to your attention.

What must not happen is for the Crow initiative to be lost. The Crow rate has become an obstacle to the development of the Western economy. Our future prosperity depends upon this Crow initiative succeeding.

.

David Matas was the Liberal candidate for Winnipeg Assiniboine in the federal general elections of 1979 and 1980. He was Policy Chairman for Manitoba and a member of the National Policy Committee of the Liberal Party from 1975 to 1979.

APPENDIX "TRPT-86"

DOCUMENT PROVIDED BY THE HON. SAMUEL USKIW,
MINISTER OF HIGHWAYS AND TRANSPORTATION,
GOVERNMENT OF MANITOBA

CRITIQUE OF
1980 COSTS AND REVENUES INCURRED
BY THE RAILWAYS IN THE
TRANSPORTATION OF GRAIN UNDER
THE STATUTORY RATES

R.L. Banks & Associates, Inc.
900 17th Street, N.W.
Washington, D.C. 20006

April 17, 1982

I. INTRODUCTION

The subject study of 1980 railway statutory grain costs and revenues, dated December, 1981, was prepared for the Grain Transportation Directorate, Transport Canada, by Snavelly, King and Associates (SKA), a consulting firm located in Washington, D.C. It is the third of a series of similar studies, the first being the work of the Commission on the Costs of Transporting Grain by Rail (Snavelly Commission) which initially estimated grain costs and revenues for the year 1974, and the second being a 1977 update by SKA of the cost and revenue data. The 1980 study, in addition to estimating the revenues and variable costs attributed to statutory grain in that year, addressed methods of determining an equitable contribution from statutory grain movements towards fixed or constant railway costs, over and above the variable costs of those movements.

Railway costs are central to the issue of how much compensation the railways ought to receive for moving grain. If the railways were compensated in exactly the amount of long run variable costs they would break even on their grain traffic. Therefore, the determination of such costs is the prime issue. A related issue is whether the railway compensation should include an additional amount, above variable costs, as contribution to the coverage of other costs which cannot be traced to grain but which are incurred on behalf of all traffic in common. R.L. Banks & Associates, Inc. (RLBA) will address both issues; the prime issue of variable costs is the subject of this critique.

Determination of the cost of any particular railway service is not an exact science; it has often been said that it is as much an art as a science. There are, however, state-of-the-art methodologies in place which are generally accepted by practitioners and which underlie the SKA determinations of variable costs of grain. Methodologies are, however, evolving, and the Canadian Transport Commission (CTC) has the responsibility of nurturing the process and will, presumably, do so as time goes on. Tomorrow's techniques may produce different results than today's. Meanwhile, there is necessarily some subjectivity in any cost finding exercise.

The present report presents the results of RLBA's critical examination of the 1980 SKA report, made in the light of cost finding principles endorsed by the Canadian Transport Commission the Provinces. Where the methods employed in the SKA report, as disclosed in the text and tables, do not accord with these principles, adjustments were made, relying upon data contained in the report or in recent position papers of the Provinces.^{1/} There could, however, be other matters with which

^{1/} Initial Position Papers for Canadian Transport Commission, Railway Transport Committee Cost of Capital Technical Committee, The Governments of the Provinces of Alberta, British Columbia, Manitoba, New Brunswick, Newfoundland, Nova Scotia, Ontario, Prince Edward Island and Quebec, March 15, 1982.

issue might be taken but which are not readily apparent in the report. They would consist of (1) methodologies employed in worksheets (unavailable to RLBA) which SKA did not consider to be sufficiently important to mention as issues or to otherwise include in the report, or (2) other concerns upon which comment is forestalled in the absence of a policy of comprehensive and timely public disclosure of cost information relating to the movement of statutory grain. Finally, there are a number of cost-finding issues which were raised by the Snively Commission in 1974 but which have not been resolved. Only the question of cost of railway capital has been seriously addressed by the CTC to date. RLBA does not here address these old issues. Rather, this critique addresses the SKA report on 1980 costs and cites infirmities in the SKA findings as a basis for railway compensation.

II. ADJUSTMENT OF SKA 1980 REVENUES AND VARIABLE COSTS ESTIMATES

The end results of the SKA analysis of 1980 variable costs and revenues are summarized in Table 1, which is a copy of Table 1 of the SKA report. The essential data compare with the two prior reports as follows:

	Total, CN, CP & NAR		
	1974	1977	1980
	(Millions of Dollars)		
Total Variable Costs of Statutory Grain	\$247.1	\$353.9	\$547.5
Railway Revenues from Users	89.7	114.8	132.9
Gross Revenue Shortfall	\$152.4	\$239.1	\$414.6

Variable costs are all railway costs that vary with changes in traffic volume. As traffic increases, variable costs also increase, and they decline when traffic declines. Total variable costs of a railway system comprise on the order of four-fifths of all railway costs.^{1/} The remaining one-fifth (more or less) of system costs does not vary with the amount of traffic handled, hence these costs are called constant costs. Because variable costs rise and fall with traffic levels, they can be traced by

^{1/} CTC has defined variable cost as follows: "Variable cost may be defined as the long-run marginal cost of output, being the cost of producing a permanent and quantitatively small change in the traffic flow of output, when all resource cost inputs are optionally adjusted to change." (CTC, Reasons for Order No. R-6313 Concerning Cost Regulations, August 5, 1969.) Variable costs include elements of all factors of production: labor, materials and supplies, purchased services and cost of capital.

TABLE 1
SUMMARY OF THE RAILWAYS' VARIABLE COSTS,
REVENUES, AND REVENUE SHORTFALLS
1980 TRANSPORTATION OF GRAIN WHICH MOVED
UNDER THE STATUTORY RATES

Item	Amount (Millions of Dollars)			
	CN	CP	NAR	Total
Total Variable Costs	\$280.006	\$259.515	\$7.959	\$547.480
User Revenues				
Amount	\$ 66.507	\$ 64.214	\$2.152	\$132.873
Percent of Costs	23.8%	24.7%	27.0%	24.3%
Gross Revenue Shortfall				
Amount	\$213.499	\$195.301	\$5.807	\$414.607
Percent of Costs	76.2%	75.3%	73.0%	75.7%
Federal Government Payments				
Amount	\$ 78.825	\$ 89.106	\$2.235	\$170.166
Percent of Costs	28.2%	34.3%	28.1%	31.1%
Net Revenue Shortfall				
Amount	\$134.674	\$106.195	\$3.572	\$244.441
Percent of Costs	43.1%	40.9%	44.9%	44.6%
Statutory Rate Revenues	\$ 66.065	\$ 63.815	\$2.123	\$132.003
Ratio: Variable Costs to Statutory Rate Revenues	4.3	4.1	3.7	4.1

Source: 1980 Costs and Revenues Incurred by the Railways in the Transportation of Grain Under the Statutory Rates, prepared for the Grain Transportation Directorate, Transport Canada, by Snavey, King and Associates, December 1981.

railway cost finding techniques to the specific traffic which causes them to be incurred. Therefore, it is possible to trace and identify the variable costs of moving statutory grain. Constant costs do not change as traffic is added or dropped, therefore, they cannot be traced to specific traffic, such as grain, and no part of such costs is regarded as cost of moving grain (or any other single commodity). Therefore, the variable costs of grain are, in fact, all of the costs of moving grain.^{2/} That is, if no grain moved on the railways, the railways' total costs would be reduced in the amount of the variable costs of grain.

Table 1 discloses that, by SKA estimates, variable costs in 1980 were equal to 4.1 times the revenue earned from statutory grain rates.^{3/}

The total variable costs shown in Table 1 are substantially overstated as a result of the methods employed by SKA relating to:

Branch line maintenance expense

Branch line Depreciation expense

^{2/} Variable costs of grain are broadly defined (by general agreement) to include what would otherwise be regarded as constant costs of grain-dependent branch lines. Such constant costs do not change with changes in the tonnage over a branch line but they would disappear entirely if no grain were moved on the line. Therefore, they are, for the purpose of grain costing, regarded as variable, and as such are attributed to the grain traffic.

^{3/} It will be noted that statutory grain rates yielded revenues of \$132.003 million in 1980, while miscellaneous revenues brought total user revenues to \$132.873 million.

Capital costs of branch line assets purchased with government rehabilitation funds, and

Capital Funds Cost.

Federal Government Payments in Table 1 are also overstated, owing to the SKA treatment of capital cost of branch line assets. Corrective adjustments will be discussed below but the net results of all adjustments are, first, displayed in Table 2, which is a restatement of Table 1.

RLBA's restatement of total variable costs is \$439.852 million, a reduction of \$107.628 million, or 24 percent, from the SKA estimate of \$547.480 million. RLBA has not adjusted the user revenues estimated for Transport Canada; the amounts are identified in Tables 1 and 2. RLBA has reduced the amount shown for Federal Government Payments from \$170.166 million shown in Table 1 to \$144.993 million.^{4/} This adjustment is both appropriate and necessary because SKA included as railway revenues the amount of Federal branch line rehabilitation expense which CN and CP capitalized in 1980, a procedure which SKA endorsed and which RLBA rejects. This will be described more fully below in the discussion of RLBA's cost adjustments. RLBA estimates a net revenue shortfall

^{4/} The \$144.993 million is subsidy to the railways for operating the grain-dependent branch lines. Total prairie branch line operating subsidy in 1980 was \$189.998 million. The difference represents subsidy for non-grain-dependent lines. An unknown portion of this difference could be properly attributed to grain. The variable costs of operations on these lines are, presumably, included in the "Other lines" costs developed by SKA.

TABLE 2
 RLBA RESTATEMENT OF THE RAILWAYS' VARIABLE COSTS,
 REVENUES, AND REVENUE SHORTFALLS
 1980 TRANSPORTATION OF GRAIN WHICH MOVED
 UNDER THE STATUTORY RATES

Item	Amount (Millions of Dollars)			
	CN	CP	NAR	Total
Total Variable Costs	\$225.657	\$207.757	\$6.438	\$439.852
User Revenues				
Amount	\$ 66.507	\$ 64.214	\$2.152	\$132.873
Percent of Costs	29.5%	30.9%	33.4%	30.2%
Gross Revenue Shortfall				
Amount	\$159.150	\$143.543	\$4.286	\$306.979
Percent of Costs	70.5%	69.1%	66.6%	69.8%
Federal Government Payments				
Amount	\$ 63.558	\$ 79.200	\$2.235	\$144.993
Percent of Costs	28.2%	38.1%	34.7%	33.0%
Net Revenue Shortfall				
Amount	\$ 95.592	\$ 64.343	\$2.051	\$161.986
Percent of Costs	42.4%	31.0%	31.9%	36.8%
Statutory Rate Revenues	\$ 66.055	\$ 63.815	\$2.123	\$132.003
Ratio: Variable Costs to Statutory Rate Revenues	3.4	3.3	3.0	3.3

Source: 1980 Costs and Revenues Incurred by the Railways in the
Transportation of Grain Under the Statutory Rates, prepared for
 the Grain Transportator Directorate, Transport Canada, by
 Snavey, King and Associates, December 1981; and RLBA
 adjustments summarized in Table 3 and described in text.

TABLE 3
SUMMARY OF RLBA ADJUSTMENTS
OF VARIABLE COSTS IN SKA 1980 GRAIN COST STUDY

	<u>CN</u>	<u>CP</u> (millions of dollars)	<u>NAR</u>	<u>Total</u>
SKA Total Variable Costs	\$280.006	\$259.515	\$7.959	\$547.480
RLBA Adjustments:				
1. Branchline Maintenance Shortfall	(13.947)	(20.637)	-	(34.584)
2. Branch Line Depreciation	(2.545)	(3.553)	-	(6.096)
3. Capital Funds Cost of Branch Line Assets Purchased with Government Funds	(4.967)	(3.754)	-	(8.721)
4. Capital Funds Cost Overstatement (Exc. Line 3)	(32.433)	(23.139)	-	(55.572)
5. Transit Shipment Volume Related Costs	(.457)	(.675)	-	(1.132)
6. NAR Variable Costs	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>(1.521)</u>	<u>(1.521)</u>
RLBA-Adjusted Total Variable Costs	\$225.657	\$207.757	\$6.438	\$439.852

() indicates RLBA reduction of SKA estimates.

Source: SKA Report, Table 1, p. 6; Text.

of \$161.986 million in 1980 (Table 2), compared with SKA's estimate of \$244.441 million. Finally, SKA determined that variable costs were 4.1 times revenues earned at the statutory rate in 1980. RLBA's estimate is that variable costs were only 3.3 times revenue.

The amounts of adjustment of variable costs are set forth in Table 3. They will be addressed below in the sequence in which they appear in the table.

Branch Line Maintenance Expense

All roadway maintenance expenses on grain-dependent branch lines are chargeable to the grain traffic. The SKA report quite properly charged to grain all of such expense incurred by the railways in 1980, but it also charged to grain maintenance expenses which were not incurred. Relying upon the concept of "normalized maintenance," SKA charged to the grain a level of 1980 branch line maintenance expense which would have been incurred if the railways had spent a normal amount in 1980; i.e., an amount which if spent every year would maintain the lines in condition adequate to handle the grain traffic indefinitely. SKA described the concept as follows:

Consistent with the ongoing railway system concept underlying the Commission (Snively Commission) methodology, the maintenance costs for the grain dependent lines were calculated on a normalized rather than on an actual basis. Normalized maintenance reflects the estimated annual costs of maintaining a line at a given set of standards. In this instance, the standards used were those required to maintain the prairie branch lines at a

level permitting the operation of trains at a maximum speed of 30 mph with 220,000 pound maximum gross car weight. The normalized maintenance calculation does not include the costs of bringing a line up to the specified maintenance level. Rather, it includes only the costs of maintaining the line at the standard.^{5/}

SKA calls the difference between normalized maintenance and actual maintenance expense the "maintenance shortfall," and argues that the normalized maintenance cost was incurred in 1980, presumably on the theory that the lines were worn out in the amount of normalized maintenance during the year, even though only part of that amount was actually spent.

RLBA takes strong exception to reimbursing the railways for more than they actually spent. The maintenance shortfall is therefore deducted from the maintenance costs estimated by SKA. We note that to compensate the railways for fictitious expenses would give them an incentive to minimize branchline maintenance always, because they could collect for it without ever incurring the expense. Given the existence of the branch line rehabilitation program, we could fall into a ridiculous cycle of rehabilitating the lines, running them down with inadequate annual maintenance expenditures and then rehabilitating them again, all the while permitting the railways to charge for annual maintenance not performed.

^{5/} Snavelly, King and Associates, 1980 Costs and Revenues Incurred by the Railways in the Transportation of Grain Under the Statutory Rates, prepared for the Grain Transportation Directorate, Transport Canada, December, 1981, p. 127.

From a slightly different perspective, a link is seen between normalized maintenance and rehabilitation. The Government branch line rehabilitation programme came about because the railways failed to expend normal amounts for maintenance. In this respect, rehabilitation is performed by Government in lieu of normal maintenance at railway expense. By what logic should the railways be compensated at the normalized maintenance level when the Government is bearing the rehabilitation expense?

The dollars involved as advanced by SKA, are as follows:^{6/}

	<u>CN</u>	<u>CP</u>	<u>Total</u>
	<u>(Millions of Dollars)</u>		
Roadway Maintenance Expenditures	\$ 5.651	\$ 6.808	\$12.459
Roadway Maintenance Shortfall	<u>13.947</u>	<u>20.637</u>	<u>35.584</u>
TOTAL	\$19.598	\$27.445	\$47.043

Source: SKA Report, Schedules XXV and XXVI.

The tabulation shows that the CN & CP spent \$12.5 million on branch line maintenance in 1980. SKA added \$34.5 million, the shortfall which, if spent would have brought the total to \$47.0 -- the normalized maintenance level. RLBA would exclude the \$34.6 million shortfall, as indicated in Table 3. It will be noted that in Table 3 all adjustments of NAR expense are combined on line 6, the estimation method employed for that railway parallels the method employed in the SKA report.

^{6/} Schedules XXV and XXVI of the SKA Report containing the SKA estimated variable costs for CN and CP are appended hereto.

Branch Line Depreciation

The SKA report includes in variable costs an attribution to grain of the railways' 1980 book depreciation. Depreciation on branch lines is included, as well as depreciation on other lines and on equipment. Inclusion of branch line road property depreciation is contrary to CTC costing regulation. The regulations which govern computation of depreciation costs for the purpose of branch line subsidy follow:

- (2) In computing the costs of a company for the purposes of section 256, 258 or 261, there shall be included an allowance for depreciation on a periodic basis
 - (a) that will reflect the annual decline in the net value that could be realized from the salvage of depreciable road property that the Committee is satisfied could or would be retired if the line were abandoned or the service discontinued, and that is required for continued operation; and
 - (b) at rates approved under the Uniform Classification of Accounts applied to the book value of such other depreciable assets and of such new assets as the Committee is satisfied are required for continued operation of the line or service.^{7/}

As to assets which were in place at the time that abandonment would have occurred, the railways are permitted to charge as depreciation for subsidy computation only the annual decline in net salvage value. The rationale for this rule is that if abandonment had occurred, the railways would have been unable to charge any further depreciation; they would, however, have realized the net salvage value at that time and will, presumably salvage the materials at some time in the future, if the line is later abandoned; meanwhile, an element of annual subsidy will be paid to cover the annual loss of salvage value.

^{7/} CTC, Railway Costing Regulations, January 15, 1981.

In RLBA's opinion, any decline of salvage value that might occur would be negligibly small. There is virtually no value in old branch line ties, and rail and other track materials on such lines deteriorate only to the minimal extent of their use and a little rust. As a practical matter, the materials appreciate with inflation. As we earlier rejected the concept of reimbursing the railways for maintenance dollars they never spent, so here we refuse to recognize the curious notion that the railways should receive a favorable bookkeeping adjustment designed to offset declining asset value which has in fact appreciated. For these reasons, RLBA would allow no depreciation of assets which were in place when the lines become eligible for subsidy.

The above-quoted rule does allow depreciation at approved UCA rates of any new investment which the railways may have made on branch lines. The SKA report indicates that CN invested \$6.2 million in grain-dependent lines in 1978-1980, in addition to investments made with government-supplied branch line rehabilitation funds.^{8/} The complete record of such new investment is unavailable to RLBA, therefore no allowable depreciation estimate can be made. The SKA variable cost estimates are (in Table 3) reduced by the entire amount of branch line depreciation expense estimated by SKA.

^{8/} SKA, op. cit., p. 114.

Capital Cost of Branch Line Assets Purchased with Government

Rehabilitation Funds

The status of Federal Government's branch line rehabilitation programme is explained in the SKA report as follows:

In June 1977, the Federal Government approved a two year programme to provide \$100 million in funds to the Railways for rehabilitation of the prairie branch lines. In March of 1978, the Federal Government extended the programme and provided another \$140 million in funds through the end of fiscal year 1981. An additional authorization for \$254.9 million through the end of fiscal year 1984 was approved in November of 1981. Thus, by the end of June 1984, the total government payments under the branch line rehabilitation programme will be \$494.9 million.

Through the end of calendar year 1980, CN and CP had drawn \$223.6 million of the \$240 million appropriated for the work they had performed under the rehabilitation programme. Of this amount, approximately \$57 million, or about 25 percent of the total drawn, was spent for the purchase of equipment needed for the rehabilitation effort. The balance of the funds were expended for the purchase of capital assets placed in the prairie branch lines and for non-capitalized expenditures required to rehabilitate the lines. CN has drawn \$132.3 million (59 percent) and CP has drawn \$91.3 million (41 percent) of the total funds expended through December 31, 1980.^{9/}

In its report, SKA developed rationales for treating the three kinds of expenditures in different ways. As to roadway maintenance equipment purchased with part of the funds, SKA found that the equipment is owned by the Government and "loaned" to the railways and that the capital costs are therefore properly attributable to the Government and not to the railways. SKA regarded the funds spent on non-capital rehabilitation expense as representing the cash

^{9/} Ibid., p. 71.

funding of costs incurred by the railways in prior years, therefore SKA did not include such expenses in its 1980 cost determination. As to branch line assets acquired with rehabilitation funds, i.e., the capitalized portion of the funds, SKA considered that they were purchased with railway funds and not with donations and grants. SKA therefore provided in its cost estimates the 1980 depreciation of these assets and an allowance for the cost of funds invested.^{10/}

RLBA and the provinces have taken the view that the Government funds invested in the branch lines must be regarded as donations and grants. To do otherwise would increase the cost to the Government and provide a windfall to the railways. If the SKA method were accepted, the Government would, in the long run have, a) paid for the assets in the first instance, b) paid for them a second time by payment of branch line subsidy claims which include depreciation of the same assets, and c) paid the railways a return on the assets, i.e., the current cost of funds, through the subsidy programme over the life of the assets.

Capital costs of these assets included in the SKA 1980 variable cost estimates are shown in Table 4 below.

^{10/} Ibid., p. 106.

TABLE 4
CAPITAL COSTS FOR GRAIN-DEPENDENT LINES
ROADWAY ASSETS PURCHASED WITH
BRANCH LINE REHABILITATION FUNDS

<u>Item</u>	<u>Amount (Millions of Dollars)</u>		
	<u>Depreciation</u>	<u>Capital Funds Cost</u>	<u>Total Capital Costs</u>
CN Renabilitation Assets	\$ 0.488	\$ 4.967	\$ 5.455
CP Rehabilitation	<u>0.678</u>	<u>3.754</u>	<u>4.432</u>
Total Renabilitation Assets	\$ 1.166	\$ 8.721	\$ 9.887
Total Line-Related Capital Costs - Grain-Dependent Lines	\$ 5.806	\$47.521	\$53.327
Rehabilitation Assets as a Percent of Total	20.1%	18.4%	18.5%

Source: SKA Report, Table 28, p. 83.

Depreciation expense on the assets in question, totalling \$1.166 million in 1980, is a portion of the depreciation expense discussed in an earlier section and already deducted, in Table 3, from SKA total variable costs, therefore there is no need for further adjustment of depreciation expense. The capital funds cost, \$8.721 million, in Table 4, must be deducted from SKA total variable costs. This deduction is shown as adjustment number 3 in Table 3.

Capital Funds Costs

The SKA 1980 report found CN total capital funds costs to be \$61.535 million and the corresponding CP cost to be \$62.304 million.^{11/} These amounts were estimated by applying a pre-tax cost of capital funds rate of 25.43 percent to an undisclosed (in the report) investment base for each of the railways. Since the grain-related investment base is not documented in the report, RLBA is unable to review it to determine the extent to which it contains unproductive property unpurged from the railways' books. Accordingly the following adjustment of capital funds costs is based entirely upon what RLBA deems to be completely appropriate substitution of lower capital funds rates for the 25.43 percent used by SKA.

The SKA cost of funds rate is developed in Table 5, which relates to CP. SKA applied the CP rate to CN. The column headed "Percent" is the

^{11/} Ibid. Schedules XXV and XXVI.

TABLE 5
CANADIAN PACIFIC LTD.
CAPITAL STRUCTURE AND CAPITAL FUNDS RATE UTILIZED
IN 1980 GRAIN COST CALCULATIONS

<u>Capital Component</u>	<u>Percent</u>	<u>Cost Rate</u>		<u>Weighted Rate</u>	
		<u>After Tax a/</u>	<u>Before Tax b/</u>	<u>After Tax</u>	<u>Before Tax</u>
Total Long Term Debt	36.3%	8.89%	8.89%	3.23%	3.23%
Preferred Stock	0.2	7.25	14.11	0.01	0.03
Preference Stock	0.2	0.61	1.19	0.00	0.00
Common Stock & Minority Share- holders' Interest	63.3	18.00	35.02	11.39	22.17
Total Equity	<u>63.7%</u>	<u>XX</u>	<u>XX</u>	<u>11.40</u>	22.20
Total	100.0%	XX	XX	14.63%	25.43%

a/ Long Term Debt Rate and Common Stock Rate determined previously, Preferred and Preference Stock Rates derived from Canadian Pacific directly, corresponding to rate in 1980 cost of capital submission of CP to Canadian Transport Commission.

b/ Tax Rate of 48.6% determined from CP Limited information obtained directly, based on Statutory Rate 51.56% less Investment Tax Credit 2.96%.

Source: SKA 1980 Report, Table 36, p. 153.

percentage distribution of CP's capital structure among its several components. These percentages are used to weight the "Cost Rate" (after and before income taxes) shown in the second and third columns to obtain the "Weighted Rate" shown in the fourth and fifth columns. The weighted rates before taxes, shown in the fifth column, were summed to produce SKA's average rate of 25.43 percent.

The key values entering the SKA calculation are the percentage weights in the first column and the after tax cost rates in the second column. The weights represent the importance of individual elements to CP's total 1980 capital structure. The long term debt rate of 8.89 percent is CP's embedded debt rate. CP provided the cost rates of 7.25 and 0.61 percent for preferred stock and preference stock, respectively.^{12/} The cost rate of 18.00 percent for common stock was developed by SKA. It is based upon a rate of 14.5 percent for the year 1974, developed by the Snavely Commission, plus 3.58 percentage points, representing the 1974 through 1980 inflation in the government long-terms bond rate ($14.5 + 3.58 = 18.08$).^{13/}

The after tax rates for stock are "grossed up" to the rates shown in the Before Tax column to provide for income taxes, at the tax rate described in a note in Table 5. The after tax rate on long term debt is the same as the before tax rate because, unlike return to stockholders, interest expense is not subject to income tax.

^{12/} Ibid. pp. 145 and 146.

^{13/} Ibid. p. 150.

Nine Provinces, on March 15, 1982, submitted initial position papers to the CTC Railway Transport Committee Cost of Capital Technical Committee in which the 1980 cost of funds rates for CN and CP were estimated to be less than the 25.43 percent employed by SKA.^{14/} The adjustments which follow are based upon substitution of those funds rates for the 25.43 percent.

The Provinces' recommended cost of capital rates are based upon some 340 pages of analysis plus technical appendices, all of which is too voluminous for complete preview here. The results reflect far more sophisticated analysis than SKA was able to bring to bear in the scope of its assignment.

The methods underlying the Provinces' recommended rates differ from the SKA approach in the following major particulars.

The Provinces estimated different rates for the two railways to reflect the quasi-government character of CN.

Risk was considered to be lower (or absent) for subsidized services than for the railways' total operations.

The capital structure and cost of capital for CP Rail was found to differ from those of the parent corporation, and estimates were made for CPR.

No provision was made for CN income tax, since it paid none.

^{14/} Initial Position Papers, for Canadian Transport Commission Railway Transport Committee Cost of Capital Technical Committee, by the Governments of the Provinces of Alberta, British Columbia, Manitoba, New Brunswick, Newfoundland, Nova Scotia, Ontario, Prince Edward Island and Quebec, March 15, 1982.

The end results are findings of a CP 1980 cost of funds rate, before income taxes, of 15.38 percent, to be applied in branch line subsidy determination and a CN rate of 10.85 percent.

The capital structures and cost rates of debt and equity employed in computing the weighted cost of funds are shown in Table 6.

The calculations in which the Provinces' recommended cost of funds rates are substituted for SKA's 25.43 percent are contained in Table 7. The adjustment sequence starts with the SKA Total Capital Funds Cost (Line 1) and deducts the portion relating to assets purchased with government funds (Line 2). This deduction is made because the entire return on Government-funded branch line assets was already disallowed (Table 3, line 3). The balance (Line 3) is divided by SKA's cost of funds rate (Line 4) to determine the amount of investment (excluding Government funded branch line assets) employed by SKA (Line 5). The investment figures are not given in the SKA report. The calculated investment figures (Line 5) are multiplied by the Provinces' recommended capital funds rates (Line 6) to determine the revised capital funds costs (Line 7). These amounts are deducted from the amounts on Line 3 to obtain the adjustment amounts shown on Line 8. These amounts are shown as adjustments in Table 3, line 4.

Variable Cost of Transit Grain

The SKA Report developed the CN and CP variable costs of transporting direct shipment statutory grain in the considerable detail disclosed in

TABLE 6
CN AND CP COST OF CAPITAL (BEFORE TAX)
FOR USE IN BRANCH LINE SUBSIDY DETERMINATION

	<u>Cost Rate</u>	<u>Weight</u>	<u>Weighted Cost</u>
<u>CN</u>			
Debt	8.40%	.40	3.36 %
Equity	12.48	.60	<u>7.49</u>
Total			10.85 %
<u>CP</u>			
Debt	7.90%	.43	3.397%
Preferred Stock	2.18	.05	.109
Common Stock	22.84	.52	<u>11.877</u>
Total			15.383%

Source: Initial Position Papers of Provinces,
March 15, 1982, pp. 11-185 and 11-195.

TABLE 7
ADJUSTMENT OF SKA 1980
CAPITAL FUNDS COST RATE

	CN (millions of dollars)	CP dollars	Source Reference
1. SKA Total Capital Funds Cost	\$ 61.535	\$ 62.304	<u>a/</u>
2. Less CFC for Assets Purchased with Government Funds	4.967	3.754	<u>b/</u>
3. Line 1 minus Line 2	56.568	58.550	
4. SKA CFC Rate	25.43%	25.43%	<u>c/</u>
5. Calculated SKA Investment Base (Line 3 ÷ Line 4)	222.446	230.240	
6. Provinces' Recommended CFC Rates	10.85%	15.38%	<u>c/</u>
7. Capital Funds Costs at Provinces' Rates (Line 5 x Line 6)	24.135	35.411	
8. Amount of Adjustment (Line 3 minus Line 7) (To Table 3, Line 4)	\$ 32.433	\$ 23.139	

Sources: a/ SKA Report, Schedules XXV and XXVI.
b/ Table 3, Line 3.
c/ Table 5.
d/ Table 6.

TABLE 8
DEVELOPMENT OF ESTIMATED 1980 VARIABLE COSTS
OF TRANSPORTING TRANSIT GRAIN WHICH MOVES UNDER
THE STATUTORY RATES

Item	Amount (millions of dollars)		
	CN	CP	Total
1. Direct Shipment Total Volume Related Costs	\$225.221	\$194.854	\$420.075
2. Direct Shipment Revenues	64.954	62.017	126.971
3. Ratio Volume Related Costs to Revenues	3.467	3.142	xxx
4. Transit Shipment Revenues	\$ 0.911	\$ 1.798	xxx
5. Estimated Transit Shipment Volume Related Costs (Line 3 x Line 4)	\$ 3.159	\$ 5.649	\$ 8.808

Source: SKA Report, Schedule XXVII.

TABLE 9
RLBA RESTATEMENT OF TRANSIT GRAIN COST

Item	Amount (millions of dollars)		
	CN	CP	Total
1. Direct Shipment Total Volume Related Costs	\$192.653	\$171.558	\$364.211
2. Direct Shipment Revenues	64.954	62.017	126.971
3. Ratio Volume Related Costs to Revenues	2.966	2.766	xxx
4. Transit Shipment Revenues	\$ 0.911	\$ 1.798	xxx
5. Estimated Transit Shipment Volume Related Costs (Line 3 x Line 4)	\$ 2.702	\$ 4.973	\$ 7.675

Source: Table 8 and RLBA cost estimates.

Schedules XXV and XXVI, which are appended hereto. SKA then used these costs to estimate the costs of transit grain, by the method shown in Table 8 below which is Schedule XXVII of the SKA report. Since the RLBA adjustments provide new estimates of the railway's variable costs of direct shipment grain it is necessary to adjust the transit costs. This is accomplished in Table 9. RLBA's revised estimates of direct shipment total volume related costs are substituted in Line 1 of Table 9 for those shown on Line 1 of Table 8. There follows an adjustment of the data on Lines 3 and 5, with a reduction of transit cost from the \$8.808 million in Table 8 to \$7.675 in Table 9. The adjustment appears in Table 3.

Cost of Northern Alberta Railway (NAR)

The SKA report estimated the variable costs of NAR by a ratio method, based upon detailed cost estimates for CN and CP. The estimating method is disclosed in Table 10, where SKA's estimate of NAR variable costs of statutory grain amounting to \$7.959 million is developed in the first column. The second column contains RLBA's adjustments. The key differences are RLBA's restatement of CN and CP variable costs on Lines 1 and 6. The remaining differences between the two columns flow from these substitutions. The net result is to reduce estimate costs of NAR from \$7.959 million to \$6.438 million. The adjustment of \$1.521 million appears on Line 6 of Table 3.

TABLE 10
DEVELOPMENT OF THE NAR'S ESTIMATED 1980
VARIABLE COSTS OF TRANSPORTING GRAIN WHICH
MOVES UNDER THE STATUTORY RATES

Item	Amount (millions of dollars)	
	SKA Report	RLBA Restatement
1. Direct Shipment Total Volume Related Costs - CN and CP Combined	\$ 420.075	\$ 364.211
2. Direct Shipment Revenues - CN and CP Combined	126.971	126.971
3. Ratio Volume Related Costs to Revenue	3.308	2.868
4. NAR Statutory Grain Revenues (incl. Transit)	\$ 2.123	\$ 2.123
5. Estimated Statutory Grain Volume Related Costs (Line 3 x Line 4)	\$ 7.024	\$ 6.090
6. Line Related Costs-Grain Dependent Lines - CN and CP Combined	\$ 110.638	\$ 40.390
7. Miles of Grain Dependent Lines - CN and CP Combined	6861.400	6861.4
8. Line Related Cost Per Mile	\$.016	\$.006
9. NAR Miles of Grain Dependent Lines	58.00	58.00
10. Estimated NAR Line Related Costs (Line 8 x Line 9)	\$ 0.935	\$ 0.348
11. Estimated NAR Variable Costs (Line 5 + Line 10)	\$ 7.959	\$ 6.438

Source: SKA Report, Schedule XXVIII; RLBA cost estimates.

Additional Potential Adjustments

Analysis of the SKA report disclosed four additional areas in which the data required for analysis and adjustment are unavailable to RLBA despite reason to believe that the SKA variable cost estimates may be in error. These potential adjustments will be described, but they have not been quantified.

Branch Line Asset Value

The net investment base in grain dependent branch lines has not been documented. This has been long recognized as an impediment to cost-finding because the net investment is needed as a basis for computing the capital funds costs for those assets. As a substitute for actual values it has been the practice, adhered to in the SKA 1980 report, to employ the system average net-to-gross investment ratio, applying it to the gross investment in branch lines to estimate their net investment. This estimating method is generally believed to overstate the net investment as branch line assets tend to be longer lived than average roadway investment and the rate of capital expenditures lower. To the extent that SKA's employment of the net-to-gross ratio overstates the net investment in branch lines, SKA's cost of funds is also overstated.

CTC regulations require that the lower of book value or net salvage value of subsidized branch lines be employed to determine capital funds costs. SKA reviewed the railways' estimates of net salvage value, shown in Table 11, below, and found them to be higher than the values developed by SKA

TABLE 11
ALTERNATIVE ESTIMATES OF INVESTMENT IN
GRAIN-DEPENDENT BRANCH LINES, 1980

Net Salvage Value:	Millions of Dollars	
	Total	Per Mile
Railway Estimates ^{1/}		
CN	\$169.911	\$0.055
CP	192.486	0.051
Total	<u>\$362.397</u>	<u>\$0.053</u>
Pools' Estimates ^{2/}		
CN	\$ 35.458	\$0.0115
CP	43.448	0.0115
Total	<u>\$ 78.906</u>	<u>\$0.0115</u>
SKA Estimate: ^{3/}		
(Based on net-to-gross)		
CN	\$ 73.071	\$0.024
CP	88.827	0.024
Total	<u>\$161.898</u>	<u>\$0.024</u>

^{1/} SKA Report, Table 30, p. 124.

^{2/} Calculated from data in Submission of Alberta Wheat Pool, Manitoba Pool Elevators, and Saskatchewan Wheat Pool to Western Grain Transportation Task Force, April 2, 1982, p. 15.

^{3/} Calculated from SKA capital funds costs for grain-dependent lines found in Schedules XXV and XXVI of 1980 report. Excludes capitalized Government rehabilitation funds.

using the net-to-gross method, also shown in Table 11. Accordingly, SKA employed the lower estimates. The Pools, however, prepared independent estimates of net salvage value, shown in Table 11 to be \$11,500 per mile. This is less than the approximately \$24,000 per mile implicit to the SKA investment estimates. If the Pools' valuation basis were substituted in the SKA report, the capital funds cost for railway investment (excluding capitalized rehabilitation funds provided by the Government) in grain-dependent lines would be reduced from the \$41.122 million contained in the report to \$20.04 million, employing SKA's capital cost rate of 25.4 percent.

RLBA's estimates of 1980 costs include \$21.592 million for cost of CN and CP branchline capital funds. This figure is based upon the SKA grain line investment estimates and the Provinces' estimates of the railways' capital cost rates, described earlier. If the Pools' net salvage value estimates were substituted for the SKA values, the cost of funds for grain-dependent lines would be reduced to \$10.531 million, again employing the Provinces' recommended cost of capital rates. This adjustment has not been made and is therefore not reflected in RLBA's restated 1980 costs shown in Table 2.

Value of Boxcars Used in Grain Service

There is a probable overstatement of the net investment in boxcars estimated by SKA. It flows from the same source described above in relation to branch line net investment. In the absence of specific data,

SKA employed system average net-to-gross to estimate the net investment in the boxcars used in grain service. Since these cars tend to be older than average, the net-to-book method would overstate the net investment, and the cost of capital would be similarly overstated. Again, RLBA has been unable to make an appropriate adjustment.

Return on Deferred Taxes, Allowance for Working Capital

The net asset base of CP contains assets which were purchased with funds generated through the deferral of income taxes.^{15/} Deferred income taxes, which appear as a liability in the balance sheet of CP, arise from the difference between annual book income tax liability, which reflects straight line depreciation, and taxes actually paid, which reflects declining balance (rapid) depreciation. An amount equivalent to the deferred income tax liability is hidden in the net asset base, on the asset side of the balance sheet. Deferred income taxes are broadly recognized as an interest free loan from the Government; the cost of such capital is zero. The cost of funds rate of 25.43 percent developed by SKA and the somewhat lower rates employed by RLBA represent the cost of funds other than the zero cost deferred taxes. These cost of funds rates were multiplied by the net investment in grain service (as determined by SKA) to obtain the cost of funds estimates. Since neither the cost of capital rate nor the asset base to which it was applied was adjusted downward to reflect the presence of zero cost on investment acquired with deferred tax funds, the cost of funds estimates, by both SKA and RLBA, are to some extent overstated.

^{15/} CN paid no income taxes through 1980.

At the same time, neither SKA nor RLBA included in the asset base an allowance for working capital. This omission tends to understate the cost of funds. The reason for this omission is that there has been no determination, since the early 1950s, of how much working capital should be allowed in the railways' asset base for costing and rate-making purposes. The Provinces, in the above-cited, recent recommendation to the CTC, have outlined a method of determining an appropriate working capital allowance, but some of the data with which to execute the method are available only to the railways. Therefore, RLBA has not added an allowance for working capital in the grain asset base or an increment of capital funds cost.

The problems of asset base overstatement resulting from the inclusion of assets funded by deferred taxes and the understatement caused by failure to include an allowance for working capital were considered at length by the Snavely Commission. Resolution of the working capital issue was found to be beyond the scope of that Commission's inquiry. Accordingly, the Commission paired the above overstatement and understatement, with the apparent hope that the offsetting tendencies would balance.^{16/} This expedient was also used in the SKA 1980 report.^{17/} RLBA was also unable to exclude assets funded by deferred taxes or include an appropriate working capital allowance.

^{16/} Report of the Commission on the Costs of Transporting Grain by Rail, Volume I, pp. 84-88.

^{17/} SKA, op. cit. p. 144.

III. CONTRIBUTION OF STATUTORY GRAIN TO RECOVERY OF CONSTANT COSTS

In addition to identifying the 1980 costs and revenues of statutory grain transportation, SKA's term of reference required it to

[I]dentify methodologies for determining an equitable contribution from statutory grain movements towards fixed or constant railway costs, over and above the variable costs for those movements.^{18/}

It is unfortunate that this issue was posed with the cost finding issue and analyzed in a single report as such pairing tends to foster and perpetuate the mischievous idea that the distribution of constant costs among different components of railway traffic is somehow a part of cost finding. That constant common costs cannot be associated with specific traffic is fundamental to their definition. With few exceptions, economists agree that how such costs are to be recovered from different product lines is a pricing issue, not a costing problem. The only costs constraining the pricing decision are the costs caused by production of a product or service--marginal or incremental costs in the pure economic context, or long run variable costs in the railroad context. The price setter must at least cover the variable cost; his interest in maximizing net revenues causes him to mark up the rate as far above variable cost as the market will permit. The excess of revenues over variable cost is the contribution to coverage of constant cost or, as it is sometimes called, relief of the overhead burden. The contribution to coverage of constant

^{18/} SKA, op. cit. p. 1.

costs made by any particular commodity is determined by the difference between the rate and variable costs, not by any arbitrary allocation such as has been advanced on behalf of Transport Canada.

The Snavelly Commission clearly recognized that constant cost contribution is not part of cost finding, saying:

Under contemporary conditions, most rail rates are set by the railways on a market competitive basis. One objective of cost determination is to establish the minimum revenue level which must be obtained so as not to undermine the financial integrity of the firm. This minimum level is equal to the variable cost of producing the transportation service. The actual rate is set in the market place by the rate-maker whose objective is to maximize the traffic's contribution to the constant cost burden of the railway. Thus, constant cost contribution is not part of the cost finding procedure, but arises from the rate making procedure. ^{19/} (emphasis added)

The SKA 1980 report adheres to the Commission's view in this respect. It reaches a conclusion that

reasonable, equitable, and sufficient compensation to the railways for the transportation of statutory grain should be equal to the variable costs they incur, as calculated under the methodology employed in this study, plus a contribution of no less than 17.5 percent and no more than 25 percent over those costs.^{20/}

Employing 22.5 percent as the single percentage having most support, SKA developed a grain contribution in 1980 of \$123.183 million, which when added to estimated variable cost of \$547.480 brings the total grain revenue requirement to \$670.663 million.^{21/} The SKA finding is summarized in Table 12.

^{19/} Snavelly Commission, op. cit. p. 61.

^{20/} SKA, op. cit. p. 9.

^{21/} Ibid. pp. 137 and 138.

TABLE 12

Summary of the Railways' Revenue Requirements,
Revenues Received and Revenue Shortfalls
1980 Transportation of Grain Which Moved Under the Statutory Rates

Item	Amount (Millions of Dollars)			
	CN	CP	NAR	Total
Revenue Requirements				
Variable Costs	\$280.006	\$259.515	\$7.959	\$547.480
Contribution	63.001	58.391	1.791	123.183
Total	\$343.007	\$317.906	\$9.750	\$670.663
User Revenues				
Amount	\$ 66.507	\$ 64.214	\$2.152	\$132.873
Percent of Requirements	19.4%	20.2%	22.1%	19.8%
Gross Revenue Shortfall				
Amount	\$276.500	\$253.692	\$7.598	\$537.790
Percent of Requirements	80.6%	79.8%	77.9%	80.2%
Federal Government Payments*				
Amount	\$ 78.825	\$ 89.106	\$2.235	\$170.166
Percent of Requirements	23.0%	28.0%	22.9%	25.4%
Additional Revenue Required				
Amount	\$197.675	\$164.586	\$5.363	\$367.624
Percent of Requirements	57.6%	51.8%	55.0%	54.8%
Statutory Rate Revenues	\$ 66.065	\$ 63.815	\$2.123	\$132.003
Ratio Revenue Requirements to Statutory Rate Revenues	5.2	5.0	4.6	5.1

*As of the end of year 1980, the Federal Government has paid \$157.785 million of the amounts shown.

Source: SKA 1980 Report, Table 60, p. 238.

There is no suggestion in the SKA report that determination of grain contribution is a costing exercise. The contrary is clear, although not as succinctly expressed as the statement quoted supra that "constant cost contribution is not part of the cost finding procedure, but arises from the rate making process." The report's recommended contribution percentages are the result of a number of statistical allocations, with the mathematical results modified by SKA judgement.

Though the Grain Transport Directorate asked for and SKA delivered recommendations as to grain contribution in the same report with estimates of variable cost, RLBA will address the contribution issue elsewhere, in an effort to sever the spurious link between contribution and cost finding.

APPENDIX "TRPT-87"

DOCUMENT PROVIDED BY THE HON. SAMUEL USKIW,
MINISTER OF HIGHWAYS AND TRANSPORTATION,
GOVERNMENT OF MANITOBA

THE QUESTION OF APPROPRIATE
GRAIN CONTRIBUTION TO THE COVERAGE OF CONSTANT COSTS
APRIL 17, 1982

R.L. Banks & Associates, Inc.
900 17th Street, N.W.
Washington, D.C. 20006

THE QUESTION OF APPROPRIATE GRAIN CONTRIBUTION TO THE COVERAGE OF CONSTANT COSTS

After all variable costs of all railway services are traced, through state-of-the-art cost finding techniques, to the services that cause those costs to be incurred, i.e., to grain, coal and other commodities and passenger service, there remains a portion of total railway expenses not traceable to any individual service. These are system costs to be covered by whatever contribution can be exacted from the various services, over and above the variable costs that were traced to the services. These costs are constant in that they do not change with changes in the volume of traffic and they are common in that they are not associated with any particular traffic but are incurred for all traffic in common. For simplicity, they will be called constant costs in this discussion.

The composition of CP's 1980 constant costs by major categories was presented by Snaveley in the table on the following page. The largest category, "operating expenses", includes the cost of labor, materials and supplies and purchased services. As can be seen, the variable portion far outweighs the constant portion in each of the cost categories.

Composition of CP Rail's 1980 Constant Costs

Amount (Millions of Dollars)

Item	Total System Costs	Constant Costs	Constant Costs as a Percentage of System Costs
<u>Cost Category</u>			
Operating Expenses	\$1428.3	\$243.7	17.1%
Depreciation	86.3	15.5	18.0
Cost of Capital	<u>450.7</u>	<u>123.0</u>	<u>27.3</u>
Total	\$1965.3	\$382.2	19.4%
<u>Percentage Distribution</u>			
Operating Expenses	72.7%	63.8%	XXX
Depreciation	4.4	4.0	XXX
Cost of Capital	<u>22.9</u>	<u>32.2</u>	XXX
Total	100.0%	100.0%	XXX

In a free, or nearly free, market such as that in which the railways produce and sell most of their commercial freight services, the amount of contribution of any specific service to the coverage of constant costs is dictated by such considerations as the desire of the railway to maximize contribution, competition between railways and from other modes and the ability of the shippers to pay for the service. The pricing strategy of a profit-maximizing firm is to charge each segment of its traffic a rate at least sufficient to cover variable cost (otherwise it is better off without the traffic) and as much above variable cost as will maximize the contribution of that traffic toward covering fixed cost. If the firm is to remain solvent, the sum of the contributions of all its elements of traffic must at least equal the firm's constant costs. The markup of the

rate above variable cost depends on the elasticity of demand for the service. A very low markup will obviously make only a small contribution; a very high markup will, by discouraging traffic, also make a very small contribution.

One issue in the current review of CROW is whether grain should make a contribution and, if so, how much. That is the subject of this discussion.

It must be recognized at the outset, that in the normal market described above, the determination of how much constant cost will be defrayed by a particular traffic is a matter of pricing; it is not a part of the cost-finding process. No amount of cost analysis can establish the "correct" contribution. It is necessary to stress this point because regulators and analysts often attribute portions of constant costs to particular traffic by the use of ratios to variable cost or other statistical techniques. All of these techniques are necessarily arbitrary, although usually based on a systematic rationale. The attributions so made do not change the cost of the service one iota. A recent study of 1980 grain transportation costs estimates the variable costs and, in addition, recommends what it characterizes as an equitable and sufficient contribution for grain, based upon a percentage mark-up above variable costs.^{1/} It is clear throughout the analysis that the

^{1/} Snavey, King and Associates, 1980 Costs and Revenues Incurred by the Railways in the Transportation of Grain Under the Statutory Rates, prepared for The Grain Transportation Directorate, Transport Canada, December 1981.

author, Snavelly, King and Associates (SKA), does not regard the analysis as a cost-finding exercise, even though the ultimate result is expressed as a percentage of variable cost.

The problem at hand is to consider the issue of an appropriate contribution by grain in the light of a set of circumstances and institutions which distinguish grain transportation in Canada from movement of other commodities. Distinguishing characteristics start with the existence of the statutory rates, set at historic levels. These rates yield, by any reckoning, revenues below railways' variable costs. The statutory rates reflect considerations of national grain policy, territorial development objectives and a past "deal" between the Government and at least one railway. Rail rates are only one of the costs in the grain production, gathering, storage, transportation and export chain; all of such costs to be borne by the independently set market price of grain.^{2/} This is the reverse of the typical situation, in which the volume produced and the costs of transportation and distribution have major influence on establishment of the market price. Finally, the existing patterns of the agriculture industry have been shaped by the CROW rate institution; drastic change could cause publicly unacceptable dislocations. These differentiating characteristics, as well as producer wariness of potential monopolistic abuses, effectively deny the option of setting grain rates free to seek their "market" level. This has been recognized in the growing debate about CROW.

^{2/} In this regard it should be noted that no party in the grain distribution chain, farmer, elevator operator, or railway, is currently (or has been historically) earning excess profits.

The characteristics indicate that for the foreseeable future, the railways will be compensated through a combination of user payments (freight rates) and Government funds. Therefore, as long as grain rates yield revenues below variable cost, any contribution to constant costs must come from the Government. With Government continuing squarely in the middle of the grain issue, it follows that the answer to the question of grain contribution must be conditioned by policy considerations. The Government may be expected, of course, to give what weight it can to railway economics as well as to the economics of other elements of the grain production and marketing chain.

The grain contribution to the coverage of constant costs could range from zero to a far higher amount, depending upon what the traffic will bear. With the market defined as producers plus Government, the ability to pay (although perhaps not willingness to pay) would be quite high. Any number of contribution levels between (and including) these extremes might be found appropriate.

SKA, in the above-cited report, has recommended that any contribution between levels of 17.5 and 25 percent above variable costs of grain would be equitable and sufficient. The single recommended level within the range is 22.5 percent of variable costs, as SKA computes variable costs. SKA reached this conclusion after examining several alternative methods of dividing responsibility for the coverage of constant costs among grain, other freight and passenger services of CN and CP. Each of the

methods had some basis in reasonableness (as judged by SKA), but all were arbitrary in the sense that none was based on any identifiable link to grain transportation as a cause of constant cost incurrence (indeed, as constant cost is here defined, any such link is impossible by definition). SKA would acknowledge this. The basic standards applied by SKA were equity and sufficiency. Equity refers to treatment of grain as compared with other commodities and passenger service. Sufficiency refers to amounts necessary to induce the railways to operate the grain service efficiently and to make new investment required of an on-going service.

The essence of SKA's calculations is contained in Table 1. The contribution percentages shown in the table represent the range of percentage markups above variable costs of grain determined by the three methods employed: Constant Cost Allocation, Commercial Freight Contribution and System Viability. The method identified as Constant Cost Allocation involves, first, determining the amount of system constant costs, then allocating them to particular traffic (e.g., grain) in the proportion which selected allocation factors of that traffic bore to system totals of such factors in 1980. In this case, these factors were (a) volume related variable costs (of grain, other freight and passenger service), (b) gross ton-miles and (c) revenue ton-miles. (The Geographic Basis shown in Table 1 refers to an Eastern Canada, Western Canada allocation made by CP.)

The contribution or markups above variable cost derived from the Contribution of Commercial Freight method, as shown in Table 1, assigns to grain the same relative contribution as average commercial freight. Thus, by this method the required grain contribution percentage above variable costs is calculated in proportion to each one of four output measures. The irony, and obvious conceptual defect in these methods is that constant costs, by definition, are those costs which cannot be traced to units of output. Yet each of these methods assign these costs on an output basis.

The System Viability method starts with an assumption that freight other than grain is already rated as high as the market will bear, i.e., commercial freight is carrying its maximum possible share of constant costs. The remaining revenue shortfall is then recovered from grain and passenger service, with the responsibility apportioned between the two services by use of the allocators, and the percentage markup required of grain, shown in Table 1.

The system viability concept is totally unfair to the grain and passenger services. It would, in effect, guarantee the railways a rate of return, a guarantee that they do not now have and for which there is no justification. The railways have many assets in their commercial freight service upon which they cannot reasonably hope to earn the full cost of capital; stock cars are one example. The system viability concept would give the railways the full cost of capital on such assets, through grain

and passenger subsidies. Moreover, a huge new asset like CP's projected tunnel will have a large constant cost element. The system viability method of assigning contribution would require that grain and passenger service contribution cover all of these added constant costs.

As shown in the CN "Actual" column of Table 1, calculated contribution requirements for CN were considerably higher than those of CP, leading SKA to restate them, as shown in the column headed "Restated." The rationale for and method of restatement are described by SKA as follows:

"The data presented supra, leads to the suspicion that CN's constant costs may not be commensurate with its overall operations and that its rates on commercial freight traffic may not maximize the revenue contribution of that traffic. While a detailed investigation could well indicate that these suspicions are unfounded, such a task could not be performed within the limits of our Terms of Reference. To obtain some indication of the degree to which CN's computed revenue contribution levels are impacted by these factors, we used CP as the "yardstick" railway and restated CN's system revenue requirement assuming that its (1) constant costs could be reduced to the same relative percent of volume-related variable costs as CP's and (2) its contribution from commercial freight traffic could be increased to the same relative contribution over volume-related, variable costs as CP's. Table 56 (following page) shows that, if these assumptions are valid, CN's constant costs could be reduced from \$846.4 million to \$593.1 million and its system viability requirement from \$453.0 million to \$137.0 million. At this restated level, CN would require a contribution of only 23 percent over the total variable costs of the statutory grain and passenger traffic in order to achieve system viability. 3/

3/ Ibid., pp. 228, 229.

TABLE 1
SUMMARY OF ESTIMATED CONTRIBUTION PERCENTS
FOR STATUTORY GRAIN TRAFFIC

<u>Contribution and Allocation Basis</u>	<u>Amount (Millions of Dollars)</u>		
	<u>CN</u>		<u>CP</u>
	<u>Actual</u>	<u>Restated</u>	
Total Variable Costs (Millions)	\$280.0	\$280.0	\$259.0
<u>Contribution Percents</u>			
<u>Constant Cost Allocation</u>			
<u>Volume-Related Variable</u>			
Costs	29.3%	20.5%	19.6%
Gross Ton-Miles	42.3	29.6	26.2
Revenue Ton-Miles	51.4	36.0	28.7
Geographic Basis	XXXX	XXXX	18.1
<u>Contribution of Commercial</u>			
<u>Freight</u>			
<u>Volume-Related Variable</u>			
Costs	17.9	20.7	19.6
Gross Ton-Miles	24.5	28.3	27.6
Revenue Ton-Miles	29.6	34.3	34.0
Revenue Tons	XXXX	XXXX	23.6
<u>System Viability</u>			
<u>Volume-Related Variable</u>			
Costs	67.1	20.3	22.7
Ton-Miles	111.5	33.7	25.9

Source: SKA, ibid., Table 58, p. 232.

TABLE 56
 RESTATEMENT OF CN COSTS
 AND SYSTEM VIABILITY REQUIREMENTS
 TO REFLECT CP COST STRUCTURE
 AND COMMERCIAL FREIGHT CONTRIBUTION LEVELS

Item	Amount (Millions of Dollars)
Total Volume-Related Variable Costs Per CN	\$2345.4
CP Ratio of Constant Costs to Volume-Related Variable Costs	.25288
Restated CN Constant Costs	\$ 593.1
Commercial Freight Volume-Related Variable Costs per CN	\$1795.7
CP Contribution Ratio for Commercial Freight Traffic	.25400
Restated CN Contribution	\$ 456.1
System Revenue Shortfall	\$ 137.0

Note: This is Table 56 of the SKA Report and is part of the quotation on the preceding page.

SKA examined the contribution percents for CP and as restated for CN, in Table 1 and on the basis of reasoned judgment, identified 17.5 percent as the minimum grain contribution, 25 percent as the maximum of the range of reasonableness and 22.5 percent as the best indicator what the grain contribution should be.^{4/}

^{4/} SKA, op. cit., p. 237.

SKA finds support for its alternative approaches in such criteria as reasonableness, equity among services and sufficiency to stimulate railroad investment. But there are other criteria and other levels of grain contribution which should also be considered. Several possibilities will be described below. First, however, the following observations will assist in providing direction and guidelines for selection of an appropriate contribution mechanism.

General Considerations Affecting Level of Contribution

1. It appears totally infeasible at present to expect shippers to pay the full variable costs of the grain movement, let alone make a contribution to constant costs. Therefore, in a market setting, the establishment of a contribution would be purely academic. At issue instead would be the continued provision of rail service. The augmentation through government subsidies of railway freight revenues paid by grain shippers allows the question of contribution to arise.
2. Three reasons are given as justification for the provision of some contribution to the coverage of constant costs on grain traffic. One is fairness to the railway shareholders (an "equitable" contribution); the second is to provide incentives sufficient to make railway investment in the grain transportation system attractive and the third is to provide incentives to operate the grain service efficiently.

3. Economics has little role (other than establishing the broad parameters) in the determination of an equitable level; this is essentially a policy question (because subsidy is included). On the other hand, economics may make a short but powerful statement on the question of the provision of incentives. That is, a contribution level which provides a return on investment less than that which may be achieved on alternative investments will in itself provide insufficient incentive to provide additional capital to the grain transportation system.^{5/} This is because a guaranteed level of revenue in itself provides no incentives to the railways other than to minimize costs, thereby maximizing railway net revenues.

This consideration is particularly important in light of the fact that the revenue level required to make the railways whole after making any particular investment may be substantially less than that

^{5/} The contribution to overhead required of any given rate is, in part, a function of the rate of return required to induce the railways to invest in grain service. This may actually be higher or lower than for other product lines of the rail system, depending on the railways' evaluation of the risk involved. If the railway perceives that continuity in government policy reduces the risk of grain-related investment, the required return would be lower. Conversely, if the traffic is inherently incapable of covering full costs without subsidy, and the railway faces the risk that the subsidisor may reduce or eliminate its contribution at any point before full recovery of investments made in the grain system, then the required return may be higher than for other investments.

Reliance on investment economics alone to ensure railway attention to the grain transportation system is extremely sensitive to the estimation of required return on investment. Granting too low a return may result in no investment being undertaken, too high a rate not only wastes payors' assets but creates an incentive to "goldplate" railway projects, upon which overly-generous returns are then compounded.

required to induce the investment. An equitable contribution level need not be anywhere near as great as an investment inducing level. Railway compensation above the level necessary to ensure the provision of adequate, lowest total cost rail transportation should be avoided; higher profits would ensure the misallocation of resources away from the payors of the transportation compensation and to the railways.

4. Existing government policy relieves the railways of much of the need to invest in grain-dependent branch lines and in cars. Thus, the need for economic incentive to investment is greatly reduced so long as such government investment policy continues.
5. The contribution can serve as inducement to efficient, low-cost railway operations. To do so, the level must be variable so as to provide greater profit while avoiding a windfall as efficiency increases.
6. A very basic problem is to avoid a contribution which does not buy anything for the grain service, i.e., one which the railways are able to pocket without making grain-related investment or striving for improved operating performance. Contrary to arguments of the railways, a high contribution level is not prerequisite to increased efficiency. For example, rate reductions for multiple car movements may be more than offset by railway cost reductions, thereby increasing railway returns.

Alternative Contribution Schemes

Zero Contribution

At the lower extreme, zero contribution may be justified, given present practices and operating patterns. Total railway statutory grain compensation would be limited to variable costs. At this level of compensation, it is said to be a matter of indifference to the railways as to whether or not they move any grain. Their system net income would be the same without the grain traffic as it is with it.

With compensation set at the variable cost level, the railways earn a return on their investment in cars and locomotives employed in the service and upon the portion of roadway investment which varies with traffic volume, but the grain makes no contribution to the coverage of constant costs. Therefore, if the railways have limited funds to invest, they are likely to invest them in equipment and facilities which will earn not only the variable return that grain would produce but also a contribution to constant costs. Without a contribution, the railways have little incentive to investment in grain transportation equipment and facilities.

Limiting railway compensation to variable costs is a feasible option if the government is willing to continue to make capital improvements directly (e.g., Branch line rehabilitation, hopper cars). This may in fact be the lowest cost alternative due to the government's lower cost of capital, although this advantage may be lost if the government makes uneconomic investment decisions.

The "Zero Option" leaves the railways at their indifference point; they neither make nor lose money on the grain traffic. However, continued rail service may be dependent upon the government's power to enforce the common carrier obligation. Given wise government investing, the criterion of economic efficiency is fulfilled. It may be considered to be an equitable solution as well because one, it probably represents the best the railways could do under market conditions, and two, it is not an oppressive or unfair resolution to the railways' desire to rescind the original Crows Nest agreement, which was willingly entered into by the CP. In this respect, it should be noted that during the depression, after the agreement was modified by statute, the railways refused to lower grain rates.

This option, however, does not face squarely up to the fact that some of the railways costs of capital, approximately one-fourth, are in the constant cost category. To the extent that grain may benefit from this untraceable common investment, the zero option would provide no compensation.

The zero option, if adjusted by periodic cost-finding exercises, would also leave the railways without incentive to reduce operating costs, or to operate the grain service efficiently. Indeed, there would be a disincentive, as any operating costs incurred through inefficiency would automatically be covered by compensation equal to variable costs of grain movement.

Government Contractors' Fee

Transportation of grain is clearly imbued with a public interest; the very willingness of the government to subsidize its movement underscores this fact. Any future subsidy would put the government in the position of a purchaser of services from the railway; it may therefore be appropriate to treat the railways as any other government supplier or contractor.

It is a common practice for government work to be performed on a "cost plus" basis. That is, reimbursement of the supplier is based upon the suppliers' costs plus a markup, typically in the six to fifteen percent range. This form of contracting is most often used when there are few potential bidders for the work to be performed, or if there is unusual risk involved. Obviously, in the context of grain transportation, there is little room for competitive bidding for the supplying of services. Further, Snavelly makes the (questionable) contention that the risk in grain transportation is "infinite." Thus, a cost plus arrangement may be seen as suitable. The percentage allowed would be based upon review of government contracting practices.

This scheme would not provide incentives to efficient operations, as the contribution would be automatic. However, it could be modified by building incentives into the fee. That alternative is described below.

Government Contractors' Fee/Incentive Approach

Incentives to reduce operating costs while passing some of the benefits on to the purchasers of the transportation services have often been tried with typically less than complete success. Nevertheless, taking into account the complexities of the grain transportation network they may be achieved in concept in the following manner. Total compensation to the railways is determined by summing a fixed percentage "fee" to variable costs. Variable unit costs (i.e., variable cost per ton-mile) are thenceforth calculated annually. These costs are compared with the base year variable unit costs escalated by a railway cost index. The railways, if they successfully keep the actual costs below the escalated costs, would be permitted to retain half of the difference. If productivity on grain transportation lags behind the remainder of the system, there will be a corresponding reduction in railway profit.

For example, variable unit costs in Year 0 are \$1.00, and the management fee is 10 percent. The railway will receive in total \$1.10. In Year 1, grain unit costs rise to \$1.06, but the escalation formula reveals 8 percent inflation. In other words, the railways held grain costs below the inflation rate. They should profit from their effort, but should share such profit with the subsidizer. The railways' earnings, by the incentive approach, would be \$1.06 plus 10 percent plus one half of \$1.08 minus \$1.06, or $\$1.06 + \$0.106 + \$0.01$, or \$1.176. The grain contribution would be \$0.116. If actual costs in Year 1 were \$1.10 and escalated costs \$1.08, then the railway would earn $\$1.10 + \$0.11 - \$0.01$, or \$1.20, representing a contribution of only \$0.10.

Thus, the railways would increase the contribution by reducing unit costs; conversely, if unit costs increased (in excess of the inflation rate) the grain contribution would be reduced.

Contribution Based on Grain Producer Profitability

Without government subsidies, grain shippers would be unlikely to be able to make a contribution to constant costs. With compensation augmented by operating subsidy, there will be a shipper "ability to pay" which will vary with his profitability year by year. Therefore, with all else being equal (including the value of the subsidy), the freight rate actually paid by shippers may fluctuate with their profits. The sum of the freight rate and the subsidy will produce a changing contribution to constant costs.

Farmer profitability may be measured by a variety of means, although gross margin may be preferable for it implicitly incorporates farmers' costs, price received, and quantity. That is, other standards, such as net income, will not be reflective of the actual quantity of grain to be moved in a given year whereas gross margins are calculated on a per unit basis. Inasmuch as payouts under the Western Grain Stabilization Plan are calculated on a gross margin basis, the freight rate changes may be adjusted inversely to those payouts. Alternatively, gross margins from a recent (say three-year) period may be calculated to provide a base, and changes in margins incorporated into the freight rate with dampening factors used to prevent 1) the undermining of the purposes of the

Stabilization Plan and 2) the excessive siphoning off of farm profits to the railways.

This approach fails to establish a "starting point" from which future adjustments are made. One solution may be to establish an initial contribution based on some other method, for example, the "contractors' fee" basis, and then allow for future fluctuations as described. Another alternative is to set the initial level by negotiation through the Gilson process.

Earmarking Contributions

An alternative to a formulistic approach to constant cost contribution is the specific "earmarking" for investment of any Government contribution to railway constant costs in the grain transportation system. Rather than rely upon the level of return to the railroad by itself to provide incentives for the railways to invest in grain transportation, the railways might be required to negotiate with the government or other entity for the provision of itemized improvements. These improvements may be defined in terms of either specific capital investments or performance standards. Any contribution so negotiated would be considered revenue which would, by contract, ultimately flow into the railways' investment base. In this respect it differs from grants which should either be excluded from the investment base or assigned a zero cost of capital. This method avoids the economic fact of life that once

a revenue level is determined, railways have no particular incentive to reinvest revenues for the benefit of the contributors.

This approach is defensible on the grounds that any contribution to constant costs is really the expression of the payors' willingness to pay. This "willingness" is a surrogate for "ability" to pay, which has no meaningful connotation when the direct users of the service are unable to pay variable costs and additional compensation is undertaken as a responsibility of the government. The payors' willingness should be dependent upon what it receives in return; i.e., improvements in rail service to grain shippers, support of exports and other public benefits. Therefore, the payors should be entitled to demand specific action by the railways in exchange for their contribution.

The subsequent return on such investment, a part of future variable costs, would induce the railways to accept the programme. Moreover, this return would cost the shippers and government no more than if the railways had made their investment from their normal sources.

In essence, the "negotiated contribution" approach shifts some degree of managerial responsibility for investment decisions from the railways to the government. Rather than pay the railways some "equitable" contribution and then hope that the railways invest in grain transportation, these negotiations would lead directly to such investment.

APPENDICE "TRPT-76"

DIPLOMA AGRICULTURE GRADUATES ASSN.

MÉMOIRE PRÉSENTÉ

AU

COMITÉ PERMANENT DU TRANSPORT

CONCERNANT LE

PROJET DE LOI C-155

Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du
grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence

Winnipeg, Manitoba

4 août 1983

M. le Président et membres du Comité,

Ce mémoire est présenté au nom de la Diploma Agriculture Graduates Association du Manitoba (DAGA). La DAGA représente plus de 1 800 (mille huit cents) diplômés de l'Ecole d'agriculture de la Faculté d'agriculture de l'Université du Manitoba.

Depuis le début de la présente ronde de discussions sur le tarif de la Passe du Nid-de-Corbeau, soit en 1979-80, notre organisation a appuyé la restructuration du système de tarif de transport. Nous croyons que si nous voulons être capables de mettre en marché les volumes croissants de grain à l'avenir, nous aurons besoin d'un système de transport étendu afin d'éliminer les embouteillages et de réduire le temps de manoeuvre dans les ports. Depuis le début, nous avons appuyé le paiement d'une partie de la subvention du Nid-de-Corbeau aux producteurs selon une formule basée sur la production, puisque c'est le seul moyen de régler justement et équitablement les distorsions créées dans les industries du bétail et du broyage dans l'ouest du Canada. Nous avons d'abord appuyé le système de paiement au producteur du Rapport Gilson, mais suite à l'étude de cette proposition et aux réactions de nos membres, nous avons changé pour le plein appui à "l'Option" élaborée dans cette province par les organisations de producteurs de bétail qui, grâce au recours aux "droits du producteur au transport", donnera beaucoup plus rapidement un système équitable et équilibré que toute autre proposition que nous avons pu étudier.

A notre avis, si le Projet de loi C-155 est adopté tel qu'il est en ce moment,

il créera d'énormes répercussions négatives sur l'industrie du bétail dans l'ouest du Canada de même que sur le développement futur de toute la région. En effet, si tous les fonds sont versés aux compagnies de chemin de fer, le producteur de l'Ouest qui alimente son bétail de grains de provende de l'Ouest verra son coût augmenter de 20 \$ par tonne. Et si cela se produit, comme on peut prouver que cela se produira, les volumes de boeuf, de volaille et de porc élevés dans les Prairies diminueront considérablement. Et si cette réduction de consommation des grains de provende se produit, la charge supplémentaire des compagnies de chemin de fer sera sans doute stagnante dans les années de production moyenne ou dépassant la moyenne.

En ce moment, l'industrie du bétail de l'Ouest canadien lutte pour survivre et pour maintenir un produit d'excellente qualité pour les consommateurs de ce pays. Cependant, elle sera incapable de survivre si les producteurs de bétail doivent absorber une augmentation des coûts des grains de provende de 20 \$ par tonne (ce qui peut se traduire par un coût supplémentaire de 30 \$ par boeuf ou de 5 - 7 \$ par porc). Si les producteurs disparaissent, de même les usines de transformation, qui sont déjà rares et disséminés, disparaîtront. Il sera très difficile pour n'importe quel gouvernement à venir de justifier cette perte d'emplois dans la transformation du bétail.

L'industrie du broyage du Manitoba serait désavantagée par rapport à d'autres régions du pays puisque le trésor de cette province ne pourrait pas la subventionner suffisamment pour la maintenir compétitive. Avec les initiatives prises dans l'expansion de cette industrie, de celle de la

transformation et dans la création d'emplois dans cette province, tout gouvernement serait imprudent de créer l'inégalité que créera le Projet de loi C-155 s'il est adopté sous sa forme actuelle.

En plus du principe du mode de paiement, il est important de souligner deux autres problèmes.

Le premier est la nécessité d'un "filet de protection". Les agriculteurs seraient fous d'accepter de partager un niveau croissant des coûts de transport sans quelque garantie quant au niveau de ces coûts par rapport à la valeur du grain qu'ils produisent. Les agriculteurs ont très peu de contrôle sur le prix qu'ils reçoivent pour leurs produits; les gouvernements ont une bien plus grande influence soit par les gestes politiques posés, soit par les prévisions de production. Par conséquent, nous croyons que le gouvernement fédéral devrait établir un filet de protection fondé sur le prix du panier des six principales récoltes de grain afin d'assurer que les agriculteurs pourront payer leur facture de transport. Nous croyons qu'une formule équitable pour ce filet de protection serait :

<u>Coût net par tonne/ transport du producteur</u>	moins que ou égal à 8%.
Prix moyen du panier à la ferme/tonne	

Nous croyons que cette formule représente précisément les niveaux historiques des coûts de transport, de même qu'elle est politiquement viable puisqu'elle est une extension du principe du Nid-de-Corbeau.

Nous croyons également que, puisque le gouvernement de ce pays est en grande partie responsable de l'inflation, les producteurs ne devraient pas

payer plus de 3% des augmentations des coûts de transports dus à l'inflation pour chaque année. C'est là le chiffre que tous les groupes impliqués ont accepté pendant les négociations Gilson. Nous ne croyons pas qu'il soit juste d'augmenter le coût pour le producteur au delà de ce chiffre. Puisque les coûts des agriculteurs augmenteront rapidement si l'inflation n'est pas enrayée, nous ne croyons pas qu'il soit juste de demander aux agriculteurs d'absorber plus que ce chiffre de 3% pour toute année.

Comme nous l'avons mentionné, DAGA appuie la restructuration des taux de transport. Mais nous ne pouvons pas appuyer le Projet de loi C-155 tel qu'il est établi. Le gouvernement fédéral espérait un consensus des agriculteurs, mais il semble que seuls les pools des Prairies appuient fortement ce Projet de loi actuel. Nous croyons que leur position reflète mieux le bien-être des pools comme compagnie de manutention du grain que les intérêts des personnes qu'ils prétendent représenter. Nous connaissons plusieurs membres des comités locaux des pools qui sont assez conscients pour se rendre compte que cette position est très néfaste pour les agriculteurs du Manitoba.

Je suis certain que vous vous rendez compte qu'au Manitoba, 48% du revenu agricole comptant vient des récoltes spéciales, du bétail et de la volaille. Nous croyons fermement qu'à titre de producteurs de cette province, nous avons droit à notre part de la subvention du Nid-de-Corbeau (651 \$ millions) calculée selon la distance - production.

En conclusion, je désire réitérer notre appui à la modification proposée par

le mémoire du Manitoba Farm Bureau, aux pages 5, 6 et 7. Nous encourageons le gouvernement à adopter cette position et à effectuer ces modifications essentielles au tarif de transport afin que nous, les producteurs, puissions continuer à nourrir le monde sans s'inquiéter de savoir si nos produits pourront se rendre à un point d'exportation.

Nous vous remercions de nous offrir cette occasion de présenter ces idées à votre comité. Soumis respectueusement par

Diploma Agriculture Graduates Association

APPENDICE "TRPT-77"

MANITOBA FARM BUREAU

MÉMOIRE PRÉSENTÉ

AU

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

AU SUJET DU PROJET DE LOI C-155:

Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Winnipeg (Manitoba)

4 août 1982

Monsieur le président et Messieurs les membres du Comité:

Le Manitoba Farm Bureau (MFB) se réjouit de l'occasion qui lui est offerte de témoigner devant le Comité des transports. Pour l'industrie agricole de l'ouest du Canada, le projet de loi C-155 est le texte législatif le plus important que le gouvernement ait présenté au cours des dernières années. Comme je l'ai déjà mentionné devant le Comité permanent de l'agriculture de l'Assemblée législative du Manitoba (voir l'Annexe I), le MFB a apporté, dès 1979, son appui à la modification des taux du Nid-de-Corbeau. Comme l'indiquent bien les lettres jointes en annexe de notre mémoire présenté au Comité agricole provincial, le MFB a fait de fortes pressions pour être admis à la table de négociations. Nous avons participé pleinement à l'exercice Gilson et, à titre de fédération de groupes commerçants et éducatifs, nous avons expliqué au meilleur de notre connaissance le contexte et les recommandations du rapport Gilson à nos groupes adhérents. Le MFB a donné son accord de principe au rapport Gilson et il a sérieusement étudié les modifications présentées dans l'énoncé de politique du gouvernement fédéral du 1er février 1983.

La position de base du MFB a toujours été la suivante: on doit trouver une solution juste et équitable pour tous les agriculteurs du Manitoba, peu importe ce qu'ils produisent et vendent. Le projet de loi C-155 n'est pas juste et équitable pour tous les agriculteurs manitobains. En effet, ce projet de loi viole deux des principes énoncés par le

gouvernement fédéral dans son annonce du 8 février 1982, à savoir: le principe no 5 portant sur les disparités économiques et le principe no 6 concernant l'efficacité du transport. Des trois principaux objectifs visés par la réforme du Nid-de-Corbeau (capacité ferroviaire, efficacité et élimination des disparités économiques), seul le premier objectif est atteint dans le projet de loi C-155, du moins dans sa formulation actuelle. Le MFB reconnaît l'importance des subventions proposées par le gouvernement fédéral. Toutefois, nous voulons que ces subventions servent à réaliser les trois objectifs susmentionnés, et non un seul. Nous désirons que le projet de loi soit modifié. Nous ne pouvons l'appuyer dans sa formulation actuelle. En outre, les agriculteurs manitobains ne peuvent prendre le risque d'attendre l'examen de 1985-1986 pour voir la réalisation des deux autres objectifs. Ceux-ci doivent être réalisés maintenant. Et ils doivent l'être avec les sommes mises de l'avant par le gouvernement fédéral.

Pourquoi prenons-nous une opposition si tranchée au nom des agriculteurs manitobains? On n'a qu'à jeter un coup d'oeil aux données de Statistique Canada de 1982¹. Le bétail et la volaille ont représenté 40 % des recettes agricoles en espèces au Manitoba, contre 18 % en Saskatchewan et 47 % en Alberta. Ces pourcentages ne tiennent pas compte des programmes provinciaux de stabilisation des revenus et des paiements laitiers supplémentaires. Au Manitoba, quelque 8½ % de nos recettes agricoles en espèces

1. Recettes agricoles en espèce. Statistique Canada.
Numéro de catalogue: 21-201.

proviennent des cultures de spécialité, dont la plupart ne sont pas transportées en vertu des taux statutaires. Ainsi, quelque 48 % des recettes agricoles en espèces du Manitoba seront sujettes à d'importantes disparités à cause du projet de loi C-155. Depuis bon nombre d'années déjà, les programmes et politiques des gouvernements fédéral et provincial ont encouragé la spécialisation et la diversification de notre industrie. C'est là un des piliers de l'industrie agricole du Manitoba. Les subventions actuellement accordées au mouvement des grains statutaire sont relativement faibles par rapport à celles que prévoit le projet de loi C-155. De plus, le déficit des recettes ferroviaires a résulté, au cours des dernières années, en une capacité ferroviaire insuffisante due à l'accumulation des inventaires céréaliers dans la région des Prairies, ce qui a cependant eu pour effet de minimiser les disparités à l'encontre de tout le secteur de la transformation. Il est probable qu'avec une capacité ferroviaire suffisante, avec l'attitude continuellement agressive de la Commission canadienne du blé et avec un accroissement des subventions fédérales dans les systèmes de transport, les disparités seront plus grandes et leurs répercussions seront ressenties tant par le secteur du bétail et de la volaille que par nos producteurs de cultures de spécialité. Le Manitoba n'a pas les moyens de mettre en place des programmes provinciaux de compensation pour atténuer les dommages attribuables au projet de loi C-155. Lorsque l'Alberta a introduit son aide de 40 \$/tonne pour l'industrie du broyage des oléagineux, le gouvernement du Manitoba a rejeté une demande d'aide similaire présentée par la CSP. Les coûts d'un programme provincial d'exploitation pour nos éleveurs de bétail et de volaille et pour les producteurs de cultures de

spécialité seraient beaucoup plus élevés que ceux demandés par la CSP, et ils sont donc prohibitifs. Si d'autres gouvernements provinciaux dont le trésor public est plus riche que celui du Manitoba offrent à leurs agriculteurs des subventions compensatoires, les agriculteurs manitobains ne s'en trouveront que plus désavantagés. En outre, nous ne croyons pas qu'Agriculture Canada puisse mettre sur pied des programmes qui compenseront les disparités découlant du projet de loi C-155. Ces programmes nécessiteraient des fonds fédéraux. C'est là un illogisme économique et un but politiquement irréalisable. Et si vous interrogez des hauts fonctionnaires d'Agriculture Canada à ce sujet, vous obtiendrez des avis partagés.

Examinons maintenant brièvement la question de l'efficacité. L'article 12(a) décrit les tâches du Comité supérieur du transport du grain. Cette section autorise l'industrie à surveiller et évaluer elle-même la rapidité avec laquelle on devrait adopter des mesures visant à améliorer l'efficacité. C'est là une bouée de sécurité pour ceux qui ont des intérêts dans le transport du grain. Les agriculteurs des Prairies qui siègeront au Comité seront davantage intéressés par les économies de coûts réalisables et par la façon dont elles peuvent être partagées entre les diverses parties en cause. Un projet de loi qui ne retiendrait pas la souplesse soigneusement dosée de l'article 45 (qui traite de l'établissement des taux) constituerait une invitation ouverte à exploiter le système ferroviaire à des coûts plus élevés que ne peuvent supporter les agriculteurs. Nous avons donc besoin des garanties de l'article 45 et de l'article 12(a). Lors des consultations menées par le Dr Gilson, le MFB a fait valoir que les producteurs céréaliers devaient être représentés au sein du

Comité. Nous sommes cependant opposés aux dispositions prévoyant la représentation, au sein du Comité supérieur, des utilisateurs des grains de provenance, notamment parce que ces représentants seront choisis en-dehors de la région visée par le mandat de la Commission canadienne du blé.

Ces problèmes de disparité et d'efficacité sont liés directement au versement, par l'État, de subventions aux compagnies de chemin de fer. Il est politiquement irréaliste de rafistoler ici et là ce projet de loi, en ajoutant des dispositions couvrant d'autres produits et cultures. Des 14 cultures de spécialités commercialement produites au Manitoba, seules trois ont été ajoutées au projet de loi par des modifications de ce genre. Une telle approche ne servira qu'à envenimer les querelles interrégionales. Des subventions ne privilégiant qu'un seul mode de transport conduisent inévitablement à l'utilisation inefficace et à l'affectation inadéquate des ressources. Par exemple, on a modifié le projet de loi pour y inclure les graines de tournesol, mais une partie importante de cette culture est maintenant transportée par camion, car c'est le moyen le plus efficace de la transporter. Les questions que nous posons sont simples:

- (1) Si le projet de loi est accepté, quelles en seront les répercussions pour l'industrie du camionnage? En définitive, se retrouvera-t-on avec un système dont les coûts seront plus élevés et pour lequel les agriculteurs devront payer une part accrue des coûts?
- (2) Quelles sont les répercussions du projet de loi pour les cultures et les produits du bétail et de la volaille qui ne sont pas visés par les taux statutaires?

Modifications proposées au projet de loi C-155

Sans modifications importantes, ce projet de loi recevra peu d'appui de la part des provinces des Prairies. Comme nous l'avons indiqué précédemment, le MFB appuie en principe le rapport Gilson. Le rapport final d'Agriculture Canada intitulé "Agricultural Impacts of Crow Change - February 1983" indiquait que les répercussions sur l'est du Canada seraient presque nulles. Par contre, les répercussions positives des recommandations Gilson, pour les Prairies, sont énormes par rapport à celles qui découlent de la solution privilégiant les chemins de fer. D'ici 1990, les répercussions positives de la solution Gilson se chiffreraient à 225 millions de dollars pour le Manitoba, au lieu de 97 millions de dollars si les chemins de fer étaient subventionnés directement. Ainsi, alors qu'une solution économique aurait dû suivre la publication du rapport, nous retrouvons avec une solution politique, comme l'a bien indiqué le premier ministre à Jasper, le 15 mai 1983. Le Manitoba Farm Bureau ne peut appuyer le projet de loi que s'il est modifié en vue de mieux refléter le bon sens économique. Nous ne croyons pas que le Manitoba obtiendra des concessions plus justes et plus équitables lors de l'examen de 1985-1986. Les modifications qui nous seraient acceptables sont les suivantes: (1) modification de la politique nationale des provendes afin de compenser les dommages occasionnés par le projet de loi C-155; (2) versement direct de subventions compensatoires aux utilisateurs des grains dans la région visée par le mandat de la Commission canadienne du blé.

Le MFB appuiera le projet de loi C-155 si les modifications suivantes y sont apportées:

A) Le droit du producteur individuel de choisir doit être protégé en incluant la part des subventions disponibles pour chaque producteur dans les comptes d'admissibilité aux subventions (voir l'Annexe II: "Admissibilité des producteurs aux subventions - Mécanismes et coûts", document préparé par la firme Westburn Consultants). Une lecture attentive de cette annexe indique que cette proposition porte effectivement sur les deux objectifs absents du projet de loi C-155: efficacité et disparité-dilution. En outre, il en est de même pour les subventions fédérales disponibles. Dans sa formulation actuelle, le projet de loi C-155 ne fait aucune mention du fonds de compensation agricole de 204 millions de dollars. Ce fonds pourrait offrir le financement total requis pour quatre ans. Lorsque les sommes allouées à ce fonds seront épuisées, le gouvernement fédéral pourrait canaliser dans un fonds permanent de compensation agricole une partie des sommes injectées dans les programmes fédéraux destinés à l'ouest du pays.

Nous proposons que les modifications suivantes soient apportées au sujet de loi pour accommoder un mode de paiement prévoyant l'admissibilité des producteurs aux subventions versées à titre d'aide au transport.

Modifications proposées au projet de loi C-155

Nous proposons que l'article 55 doit être modifié en y apportant les changements suivants:

- (1) en supprimant les mots "et (3)", et en les remplaçant par les mots "(3), (4) et (5)";
- (2) en ajoutant les paragraphes suivants à la suite du paragraphe 3:
 - (4) Le ministre ordonnera ce qui suit:
 - a) une part des taux spécifiés par le paragraphe (5) et assumée en partie par le gouvernement sera versée aux compagnies de chemin de fer, par l'entremise de l'Administration de la stabilisation concernant le grain de l'Ouest, cette part provenant des subventions au transport accordées aux détenteurs individuels de permis (suffixe A) de la CCB;
 - b) lesdites subventions accordées à tout détenteur d'un permis de la Commission canadienne du blé constitueront

une part des fonds totaux qui seront versés par l'Administration de la stabilisation concernant le grain de l'Ouest, comme indiqué à l'alinéa (a), suivant le plus élevé de ce qui suit:

- (i) le volume moyen de grains vendus en vertu du permis pendant un certain nombre choisi de campagnes agricoles, volume qui sera calculé au prorata du volume total pour tous les détenteurs de permis et rajusté en fonction d'un volume nominal de 31,1 millions de tonnes; ou
- (ii) la part proportionnelle des 31,1 millions de tonnes que le détenteur de permis peut produire sur ses terres en vertu de son permis;

et rajustés en fonction de la distance séparant le point de livraison le plus près et le point d'exportation;

- c) tout détenteur d'un permis de la Commission canadienne du blé peut retirer, en tout ou en partie, les subventions auxquelles il a droit, à concurrence de 25 % de ces subventions plus les subventions résiduelles accumulées pendant toute période de trois mois au cours de la campagne agricole;
 - d) tout détenteur de permis de la Commission canadienne du blé, qui expédie un volume de grain supérieur au volume admissible moins tout retrait, paiera aux compagnies de chemin de fer les pleins frais de transport applicables au volume excédentaire;
 - e) sous réserve de l'alinéa (b) ci-dessus, le ministre prescrira le mode d'établissement de l'admissibilité aux subventions, ainsi que les modalités d'administration.
- (5) Les sommes qui seront versées aux compagnies de chemin de fer par l'entremise des subventions octroyées aux détenteurs de permis de la Commission canadienne du blé et admissibles auxdites subventions ne pourront être inférieures à moins de 80 % de la part gouvernementale des taux.

B) Nous proposons que la formule de partage des coûts après 1985-1986 soit modifiée (voir l'alinéa 54(1)e)).

Dans sa formulation actuelle, le projet de loi demande aux agriculteurs de payer les premiers 6 % d'augmentation annuelle des coûts. Lors des consultations menées par le docteur Gilson, le MFB a offert de payer jusqu'à 3 % des augmentations annuelles des coûts pour les premiers

31,1 millions de tonnes. À ce moment, le ministre des Finances prévoyait une inflation de 6 %. En fait, le gouvernement demande aux agriculteurs sorber toutes les augmentations de coûts prévues après 1985-1986. Vu la contribution des grains de l'Ouest à la balance des paiements, nous croyons fermement qu'un meilleur partage de l'augmentation des coûts est justifié. En principe, l'inclusion d'une marge de sécurité est une modification importante. Nous avions proposé une marge de sécurité correspondant à 8 % du prix à la production (prix pondéré), pour les trois principales céréales, lorsque nous avons témoigné devant le comité provincial. En accord avec le gouvernement fédéral qui préfère utiliser le prix à la production (pondéré), nous proposons que la marge de sécurité soit fixée à 7 %. Si cette marge est fixée trop haut, elle sera dénuée de sens. Si elle est trop faible, par contre, il y a danger de créer un nouveau tarif du Nid-de-Corbeau. Ce danger est grandement réduit si 80 % des subventions fédérales sont injectées dans les comptes d'admissibilité.

C) En dernier lieu, nous désirons traiter brièvement des limites de volume. Lors des consultations Gilson, le MFB a soutenu qu'il était plus important d'établir une formule permanente et positive de partage des coûts que de discuter des limites de volume. Les dernières années nous ont appris que l'inflation augmentera plus vite que les volumes. Du point de vue du Manitoba, nous ne voulons pas que les limites de volume soient abolies sans injection concomitante de fonds gouvernementaux. Notre superficie agricole est petite comparée à celles des autres provinces, et l'abolition des limites traduirait tout simplement pour le Manitoba par une perte plus grande des subventions du Nid-de-Corbeau établies en 1981-1982 au profit des autres provinces.

Nous vous remercions encore une fois, messieurs le président et les membres du Comité des transports.

M. Sheldon Fulton, de la firme Westburn Consultants, présentera maintenant plus en détail notre proposition des Comptes d'admissibilité des producteurs aux subventions versées à titre d'aide au transport.

ANNEXE 1

NOTES

Pour le mémoire présenté par
Lorne Parker, président du
Manitoba Farm Bureau
au
Comité permanent de l'agriculture
de
L'Assemblée législative du Manitoba:
Enquête sur les questions relatives aux initiatives
proposées par le Gouvernement du Canada en matière
de transport dans l'Ouest.

Brandon (Manitoba)

21 avril 1983

Monsieur le président et Messieurs les membres du Comité de l'agriculture:

(1) Le débat entourant les taux du Nid-de-Corbeau est l'un des plus intéressants méli-mélo d'économie, de politiques et d'émotions qui soient. La question au coeur du problème en est une de changement - et le mot changement signifie différentes choses pour différentes personnes. Pour certains groupes, tout accroissement des taux de transport du grain se traduira par la mort certaine de presque toutes les petites villes de l'ouest du Canada. Par contre, d'autres groupes soutiennent que l'augmentation des coûts de transport du grain créera des possibilités illimitées pour le secteur de la transformation des céréales dans les Prairies. La vérité doit sûrement se trouver quelque part entre ces deux extrêmes.

(2) Pourquoi le plan Pepin a-t-il été mis de l'avant? Déjà, en 1979, Jim Deveson et Mac Runciman, anciens présidents respectivement du Manitoba Pool Elevators et de l'United Grain Growers, avaient orienté de façon positive la question des taux statutaires du transport du grain. Selon eux, le temps du statu quo était passé. Dans cette optique, les compagnies de chemin de fer doivent être payées si elles assurent le transport du grain, et les agriculteurs doivent assumer une part de l'augmentation des coûts en vertu de règles strictes qui seraient énoncées dans une nouvelle loi fédérale. Pourquoi Lorne Parker a-t-il tenté de persuader le Comité consultatif de la CCB d'acheter 2 000 wagons-trémies avec l'argent des agriculteurs, alors que personne n'était disposé à commander des wagons supplémentaires? On n'a qu'à lire les rapports annuels de la CCB pour se rendre compte que la pression devenait de plus en plus forte. Les inventaires

cumulés, pour toutes les céréales des Prairies, étaient les suivants au 31 juillet de chaque année:

1975	3,3 millions de tonnes
1976	3,6 "
1977	9,1 "
1978	8,9 "
1979	13,3 "

Laissez-moi citer directement un passage du rapport annuel de la Commission canadienne du blé pour 1977-1978:

Le volume de céréales livrées par les producteurs a excédé de près de 3 millions de tonnes aux expéditions ferroviaires, ce qui a provoqué un encombrement sérieux des élévateurs du pays au cours de la dernière partie de la campagne agricole. Les expéditions ferroviaires ont été bien en deçà des exigences du marché, ce qui a provoqué un sérieux embouteillage des navires. Cette situation, jumelée à d'autres problèmes, a eu pour effet de drainer les stocks des terminaux, d'accroître fortement les frais de magasinage et de reporter des engagements d'exportation couvrant des volumes importants.

Les répercussions de cette situation ont évidemment été ressenties quelque temps après la fin de la campagne agricole de 1977-1978.

Et encore, en 1978-1979:

L'effet cumulatif de tous ces retards a été important. La Commission canadienne du blé a encore une fois dû laisser passer des occasions de vente et reporter des expéditions pour lesquelles elle avait déjà signé des contrats de vente. Les expéditions ferroviaires en provenance des élévateurs du centre du pays et en direction des terminaux ont chuté de 1,2 million de tonnes. Cette baisse s'est traduite par des quotas moindres qui ont, à leur tour, réduit les livraisons des producteurs de quelque 3,8 millions de tonnes par rapport à la campagne agricole précédente.

(3) Selon une estimation prudente, les pertes de revenus pour les ventes céréalières ont totalisé 1 milliard de dollars au cours de ces deux années. Doit-on s'interroger davantage sur les demandes de changement qui se font de plus en plus pressantes?

(4) En novembre 1979, le MFB a établi les jalons d'une politique qui soulignait que cette question était beaucoup plus vaste que le simple problème des grains statutaires. Pendant que les taux statutaires de transport du grain étaient gelés, l'inflation faisait ressentir ses effets sur les taux commerciaux de transport du bétail, des produits du bétail, des grains non statutaires et des produits transformés par notre industrie des graines oléagineuses et de broyage des oléagineux. Cette situation a provoqué de graves disparités qui se sont rapidement accrues. En 1979, le MFB a pris la position plutôt brillante voulant qu'une part croissante de toute subvention fédérale soit versée aux agriculteurs, au prorata des superficies cultivées. Au sein du MFB, des représentants des secteurs du bétail, de la volaille et des cultures de spécialité ont tenté d'obtenir une répartition plus équitable des subventions accordées à la production et au transport de leurs produits. On ne doit pas être surpris si:

(1) pour la plupart des années, les recettes agricoles en espèce provenant de la vente du bétail, de veaux et de porcs dépassent celles qui proviennent de la production du blé au Manitoba;

(2) , environ 9 % de notre superficie est plantée en cultures diverses (894 419 acres en 1982) dont la plupart ne sont pas assujettis au taux du Nid-de-Corbeau. Et il nous a été impossible d'établir la valeur

monétaire exacte des diverses cultures, mais une hypothèse plausible nous permet d'estimer qu'elles représentent au moins 15 % des recettes agricoles en espèce pour les cultures.

(5) Laissez-moi à nouveau énoncer la politique mise de l'avant par le MFB en 1979:

(1) le déficit des recettes ferroviaires, lesquelles ont été estimées à 225 millions de dollars en 1979, sera remboursé à perpétuité aux compagnies de chemin de fer;

(2) le canola ainsi que l'huile et la farine de lin doivent être assujettis aux taux statutaires;

(3) le prix des céréales fourragères des Prairies ne doivent pas jouir d'une position privilégiée pour les exportations et, pour ce faire, on doit leur imposer les pleins coûts de transport;

(4) toute compensation fédérale pour l'accroissement des coûts doit être versée aux agriculteurs sous forme d'un quelconque arrangement au prorata des superficies cultivées.

(6) La Western Agricultural Conference (qui regroupe la Saskatchewan Federation of Agriculture, Unifarm-Alberta, l'United Grain Growers et le Manitoba Farm Bureau) a adopté une politique du transport en janvier 1980. Cette politique est similaire à la position du MFB, quoiqu'elle passe sous silence le point (4) de notre proposition. Au cas où le gouvernement fédéral aurait décidé de verser entièrement les subventions aux chemins de fer, nous avons conclu un accord tacite avec la WAC à l'effet que celle-ci

appuierait l'inclusion de toutes les cultures de spécialités dans une loi sur les taux statutaires, mais cet accord n'a jamais été inséré par écrit dans la politique de la WAC. Dès janvier 1980, le MFB s'est dit prêt à appuyer la politique de la WAC, ce qu'il a fait jusqu'à ce que certaines parties de cette politique s'avèrent inexécutables.

(7) La politique de la WAC sur le transport constituait un élément-clé pour assurer son admission à la table de négociations. Voir les lettres ci-jointes:

Annexe IA - 11 février 1981

Annexe IB - 20 avril 1981

Le Manitoba Farm Bureau a entièrement participé aux consultations menées par le docteur Clay Gilson. Les représentants du MFB ont été Allan Chambers, Bob Douglas, moi-même et Sheldon Fulton qui a agi à titre d'expert-conseil. En tant que porte-parole principal, mon mandat consistait à trouver une solution juste et équitable pour tous les agriculteurs du Manitoba, peu importe leur type d'exploitation.

(8) J'aimerais particulièrement attirer votre attention sur l'une des directives fédérales énoncée à l'égard des consultations Gilson

(Annexe IC):

"5. Les distortions économiques du secteur agricole engendrées par le tarif devraient être réduites, sans recourir à de nouvelles subventions de transport pour les récoltes qui ne sont pas couvertes par ce tarif ou pour des produits tels que le bétail ou les produits agricoles de transformation."

Cette directive a empêché le docteur Gilson et les intervenants de recommander tout élargissement massif du tarif statutaire afin d'y englober les autres grains et produits agricoles. Cependant, nous avons réussi à obtenir l'inclusion du canola, de l'huile et de la farine de lin pour deux raisons:

- (1) la menace d'une faillite des broyeurs d'oléagineux si ceux-ci n'obtenaient pas une aide immédiate;
- (2) certaines subventions ad hoc ont créé un précédent et nous avons soutenu qu'il ne s'agissait pas de subventions entièrement nouvelles.

(9) Au début des consultations menées par le docteur Gilson, il est devenu manifeste que la proposition de la WAC visant à assujettir les prix des provendes aux pleins coûts de transport était inexécutable. Nous savions que cette proposition ne tenait qu'à un fil, mais la WAC espérait que les coopératives céréalières trouveraient un moyen de la rendre exécutable. Cela ne s'est pas produit entre janvier 1980 et février 1982. Le coût annuel du recyclage du grain dans les élévateurs (à un prix reflétant le coût subventionné du transport ferroviaire) et du rachat (à un prix reflétant le coût réel du transport) a été estimé à plus de 100 millions de dollars par année, coût dont la majeure partie proviendrait du fonds de la CCB alloué à l'orge. Pour mieux saisir l'ampleur de ces disparités, je vous invite à consulter l'Annexe ID, un document que nous avons présenté lors des négociations en avril dernier et qui indique ce qu'il en coûtera pour élargir les subventions du Nid-de-Corbeau aux grains non statutaires et pour tenter de recycler les provendes.

(10) C'est ainsi qu'avec trois semaines à faire dans les discussions Gilson, nous n'avions pas encore trouvé de terrain d'entente pour négocier l'important problème des disparités économiques. En outre, aucun organisme n'avait offert d'assumer une partie de l'augmentation future des coûts. Comme le MFB jouissait d'un certain degré de souplesse à l'égard de ces deux points, nous avons mis les propositions suivantes:

(1) les agriculteurs devraient assumer les premiers 3 % des augmentations annuelles des coûts. Vu la protection accordée par l'inflation, le MFB était disposé à ce que les agriculteurs acceptent toutes les augmentations de coût pour les volumes excédant le volume nominal de 31,1 millions de tonnes. Il semblait alors que l'inflation augmenterait plus rapidement que le volume de céréales - il s'agissait, notons-le, d'une hypothèse non fondée. La suggestion voulant que le gouvernement fédéral soit responsable de toute augmentation des coûts supérieure à 3 % pour le volume initial de 31,1 millions de tonnes est raisonnable. Si l'inflation est contrôlée à 3 % ou moins, tout le monde y trouve son compte. Si l'inflation est galopante, Ottawa doit alors assumer une part importante de cet accroissement des coûts.

(2) le versement des subventions fédérales devrait être échelonné pour ces subventions soient entièrement versées aux compagnies de chemin de fer pendant la première année, et pour qu'une part croissante soit versée aux agriculteurs au cours des années ultérieures. Cette dernière suggestion a fait l'objet d'une annexe selon laquelle une somme minimale devrait toujours être versée directement aux compagnies de chemin de fer à titre de stimulants au rendement.

(11) Le docteur Gilson a recommandé l'échelonnement des paiements versés aux producteurs, 81 % des subventions fédérales devant être versé aux agriculteurs d'ici 1989-1990 et par après. Dans le rapport du docteur Gilson, on a recommandé que l'augmentation annuelle des coûts soit établie à 3 % jusqu'en 1985-1986, mais, en raison des paramètres financiers établis par le gouvernement fédéral, le docteur Gilson a subséquemment révisé cette augmentation pour l'établir à $3 + \frac{1}{2}$ (3 % suivant) %, ce qui représente une augmentation annuelle maximale de $4\frac{1}{2}$ % après 1985-1986. Le MFB a donné son accord de principe au rapport Gilson lors de sa publication en juillet dernier, mais il a manifesté son mécontentement à l'égard de la formule de partage des coûts après 1985-1986.

(12) Le MFB estime que tout rafistolage majeur des recommandations Gilson est dangereux. À long terme, l'ensemble de ces recommandations est juste équitable. Les disparités économiques à l'intérieur des Prairies seront éliminées à la longue. Si le gouvernement fédéral, par ses lois et ses subventions, n'aborde par le problème des disparités pour tous les secteurs, des pressions seront exercées sur les gouvernements provinciaux des Prairies pour qu'ils offrent les subventions nécessaires. En janvier 1982, le MFB a mis en garde le premier ministre Pawley et son cabinet contre cette possibilité, et il a répété cette mise en garde lors d'une rencontre avec le premier ministre et M. Uskiw, à l'occasion des consultations menées par le docteur Gilson. Des trois provinces des Prairies, le Manitoba est celle qui est le moins en mesure d'offrir un tel programme de subventions. La décision récente de l'Alberta d'offrir des subventions aux broyeurs de

canola représente, pour la province du Manitoba, un exemple malheureux de ce type de mesure.

(13) Les premières critiques de l'ouest du Canada à l'égard du rapport Gilson ont principalement porté sur les modalités de paiement. Les groupes qui favorisaient le versement des subventions aux compagnies de chemin de fer n'ont pu, lors des consultations Gilson, présenter quelque solution que ce soit pour résoudre le problème des disparités touchant les utilisateurs des provendes. En août 1982, les syndicats de producteurs ont présenté une proposition visant à établir un fonds de compensation pour les taux de transport des provendes de l'Ouest, mais ils ont néanmoins reconnu qu'il y aurait un sérieux problème de disparités pour les utilisateurs des proven- des si les subventions étaient versées directement aux compagnies de chemin de fer. Cette proposition d'un fonds de compensation n'a reçu aucun appui gouvernemental, que ce soit au niveau fédéral ou au niveau provincial, et seulement un faible appui parmi les agriculteurs de la région visée par le mandat de la CCB. Nous n'avons pas réentendu parler de cette proposition au cours des derniers mois. En ce qui concerne les secteurs du bétail, de la volaille et des cultures de spécialité, le seul espoir de traitement juste et équitable réside, jusqu'à présent, dans le versement des paiements aux agriculteurs.

(14) Depuis l'annonce, le 4 février 1983, des initiatives fédérales en matière de transport dans l'Ouest, les intervenants de cette région ont de plus en plus critiqué la formule globale de partage des coûts après

1985-1986. C'était à prévoir. Le gouvernement fédéral suggère que les agriculteurs assument les premiers 6 % de l'augmentation des coûts après 1985-1986, tout en établissant le volume nominal des céréales à 31,1 millions de tonnes. C'est là une position inacceptable pour le MFB ou tout autre organisme agricole de l'ouest du Canada. Certaines concessions devront être faites à cet égard lors de l'étude du projet de loi devant le Parlement et le MFB a la conviction que si les gens de l'Ouest font front commun, le gouvernement les écouterà.

(15) Avant de présenter à votre attention des recommandations spécifiques, Monsieur le président, examinons les engagements financiers de l'État prévus pour les quatre années se terminant en 1985-1986.

	(en milliers de dollars)
1. Paiements provisoires pour 1982-1983	313,0)
2. Remise en état des embranchements	380,2)
3. Subventions aux embranchements	278,0) 1,4
4. Achat et location de wagons-trémies	434,3)
5. Versement des subventions du Nid-de-Corbeau (1983-1984 à 1985-1986)	1,954,8)
6. Augmentation des coûts assumée par le fédéral	146,0)
7. Versement des rajustements agricoles	204,1) 2,3
8. Administration	5,7)
	3,71

Les engagements no 5 à 8 énumérés de la liste ci-dessus dépendent entièrement de l'adoption du projet de loi.

Je désire vous rappeler que dans notre lettre adressée au premier ministre (Annexe 1A), nous avons accepté la suggestion voulant que les engagements gouvernementaux soient assujettis à des négociations réussies. Si le

projet de loi n'est pas présentée devant le Parlement ou s'il y est entièrement rejeté, nous nous trouverons à perdre les 2,3 milliards de dollars que le fédéral s'apprêtait à injecter dans l'ouest du Canada. Ce serait un désastre sans nom. Mais ce ne serait qu'une partie des pertes potentielles. En effet, si la capacité ferroviaire requise n'est pas installée avant une augmentation éventuelle du transport des autres produits en vrac, des produits forestiers et des marchandises générales, le mouvement des grains sera encore entravé comme il le fut en 1977, 1978 et 1979. Chaque million de tonnes de grains qui n'est pas transporté représente, pour les agriculteurs, des pertes d'environ 200 millions de dollars. En 1980-1981, nos exportations ont totalisé 24 millions de tonnes. En 1981-1982, elles ont atteint 27 millions de tonnes. Au cours de la présente campagne agricole, nous atteindrons peut-être les 30 millions de tonnes. Je n'ose envisager la situation où un manque de prévoyance (c'est-à-dire une capacité ferroviaire insuffisante) nous ramènera à un volume d'exportation de 24-25 millions de tonnes.

(16) Suivant les directives du conseil d'administration du MFB, j'ai envoyé une lettre au premier ministre le 28 mars 1983 (Annexe 1E). L'important, maintenant, est que le projet de loi soit présenté. De l'avis du MFB, l'entente que représente le projet de loi est valable jusqu'en 1985-1986. Nous proposons que les modifications suivantes soient apportées au projet de loi:

- (1) Une réduction du taux de 6 % à 3 %, ou, au pis, à 4½ %;
- (2) Le projet de loi devrait contenir un engagement de principe ferme à l'effet que le prix pondéré à la production des trois principales

céréales représentera au plus 8 % (marge de sécurité) des taux de transport du grain; une marge de sécurité adéquate offrirait les garanties suivantes:

a) un certain niveau de protection des prix, afin de protéger les producteurs céréaliers durant les années où les volumes d'exportation sont élevés et les prix du grain sont faibles par rapport aux frais de transport;

b) une réduction de l'incertitude à long terme qui touche les producteurs céréaliers à l'égard des modifications actuellement proposées aux taux du Nid-de-Corbeau;

(3) La suppression, dans le projet de loi, de l'exigence voulant qu'une mesure législative soit prise pour permettre l'échelonnement des paiements aux producteurs selon les recommandations du rapport Gilson.

Nous demandons au gouvernement du Manitoba qu'il accorde son appui aux modifications que nous proposons.

ANNEXE IA

WESTERN AGRICULTURAL CONFERENCE

11 février 1981

Le très honorable Pierre E. Trudeau
Premier ministre du Canada
Ottawa (Ontario)

Monsieur le premier ministre

À la suite des discussions que nous avons eues cette semaine avec le ministre de votre gouvernement, nous désirons vous signaler que les représentants de la Western Agricultural Conference, des trois syndicats de producteurs de blé des Prairies et de l'United Grain Growers se sont rencontrés et qu'ils désirent expliquer et éclaircir la position qu'ils ont prise précédemment.

Les organismes membres de la WAC, et plus particulièrement les organismes dont les représentants ont signé la présente lettre, sont prêts à donner leur accord à un engagement conditionnel de votre gouvernement pour le paiement du déficit encouru par les compagnies de chemin de fer dans le transport des grains.

Nous sommes prêts aussi à accepter la suggestion voulant que votre engagement soit assujetti à la réussite des négociations sur les moyens de faire face aux futures augmentations de coûts dues à l'inflation ou à d'autres facteurs pertinents. La mise sur pied, à cette fin, d'une équipe de travail pourrait faciliter de telles négociations.

Nous avons pris connaissance de l'engagement qu'a pris précédemment votre gouvernement à l'égard de la remise en état du système de transport; il s'agit là d'une question qui fait partie intégrante de la position de la WAC.

Veuillez trouver ci-jointe une copie de la politique proposée par la WAC.

Les exportations de céréales sont des plus importantes pour l'économie canadienne, et il est urgent d'entreprendre immédiatement des efforts concertés afin de revitaliser le système de transport du grain.

Nous osons espérer que vous étudierez le plus tôt possible notre position. Nous sommes prêts à rencontrer à nouveau les membres de votre Cabinet afin que les négociations susmentionnées soient complétées à temps en vue de la présentation d'un projet de loi à la session d'automne, au Parlement.

Veuillez agréer, Monsieur le premier ministre, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Le conseil d'administration de la WAC

Président: H.D. Falkenberg

Premier vice-président: L.E. Parker

Deuxième vice-président: L.H. Hehn

Troisième vice-président: J.W. Marshall

avec les signatures de:

E.K. Turner (President, Sask. Wheat Pool)

A.J. Macpherson (President, Alta. Wheat Pool)

W.W. Fraser (President, Man. Pool Elevators)

Copies à: L'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports

L'honorable Eugene F. Whelan, ministre de l'Agriculture

L'honorable sénateur Hazen Argue, ministre d'État chargé de la
Commission canadienne du blé

L'honorable sénateur H.A. Olson, ministre d'État au Développe-
ment économique

L'honorable L. Axworthy, ministre de l'Emploi et de l'Immigra-
tion

L'honorable H. Gray, ministre de l'Industrie et du Commerce

L'honorable D. Johnston, président du Conseil du Trésor

L'honorable A. MacEachen ministre des Finances

L'honorable sénateur Ray Perreault

L'honorable sénateur G. Molgat

ANNEXE 1B

20 avril 1981

Le très honorable Pierre E. Trudeau
Premier ministre du Canada
Chambre des Communes
Ottawa (Canada)

Monsieur le premier ministre,

la capacité ferroviaire de l'ouest du Canada fait face actuellement à une crise réelle, en raison de la croissance prévue des expéditions ferroviaires de produits en vrac, dont le grain. Cette crise pourra avoir des conséquences très graves sur le mouvement du grain, car il est probable que les sociétés ferroviaires accorderont une priorité moindre à ce produit en raison des taux statutaires qui régissent son transport.

Ce que souhaitent réellement les producteurs canadiens de l'Ouest, c'est une garantie que le système de transport disposera de la capacité et des stimulants requis pour fournir les services essentiels. Pour cette raison, nous demandons avec insistance que des mesures soient prises immédiatement pour résoudre la question des taux statutaires.

Nous croyons qu'il existe un fort consensus parmi toutes les personnes intéressées pour négocier rapidement un règlement de cette question. Ce consensus est confirmé par l'engagement du gouvernement fédéral à payer l'écart actuel qui existe entre les taux du Nid-de-Corbeau et les sommes requises pour le transport du grain du l'Ouest et la remise en état permanente des embranchements.

Nous estimons qu'une équipe de négociations doit être mise sur pied immédiatement à cette fin, en vue d'élaborer une solution détaillée. Une date limite ferme devra être imposée pour le parachèvement des travaux de ce groupe.

Si le gouvernement fédéral prend des mesures immédiates pour mettre en oeuvre ce processus, les soussignés s'engagent à soutenir et à participer audit processus.

Veuillez agréer l'expression, Monsieur le premier ministre, de nos sentiments les plus distingués.

Président, Manitoba Farm Bureau

Président, Manitoba Pool Elevators

Président, Manitoba Cattle Producers' Assoc.

Président, United Grain Growers

Président, Manitoba Hog Producers' Mkt'g Board

(suite sur la page suivante)

Manitoba Br. Canadian Seed Growers

Diploma Ag. Graduates Assoc.

Manitoba Women's Institute

Manitoba Milk Producers Mkt'ng Board

Manitoba Farm Business Assoc.

Co-operative Hail Insurance

Manitoba Turkey Producers' Mkt'ng Board

Manitoba Chicken Broiler Producers' Mkt'ng Board

Manitoba Egg Producers' Mkt'ng Board

Manitoba Sugar Beet Producer's Assoc.

Vegetable Growers' Assoc. of Manitoba

ANNEXE 1C

Principes énoncés par le gouvernement fédéral dans son annonce du
8 février 1982

"Le gouvernement estime que la solution des problèmes existants et l'approche conjointe qu'il désire poursuivre doivent être fondées sur les principes suivants:

1. Le Parlement devrait créer un cadre statutaire pour mettre en oeuvre les nouvelles dispositions, et en particulier pour établir les paramètres qui permettraient de fixer aussitôt que possible l'indemnité acceptable qui serait accordée aux sociétés ferroviaires pour assurer le transport des grains.
2. Conformément aux propositions qui lui ont été faites par les grands organismes de producteurs de l'Ouest, le gouvernement du Canada est prêt:
 - a) à s'engager légalement à verser annuellement un montant équivalent au déficit de 1981-1982 comme indemnité aux sociétés ferroviaires; et
 - b) à discuter avec les organismes de producteurs et les sociétés ferroviaires des moyens de faire face à l'augmentation des coûts subie au cours des années financières suivant 1981-1982.
3. Bien que le gouvernement soit prêt à assumer une part importante du coût de transport des grains dans les années à venir, les ressources sont limitées. Une participation accrue des céréaliculteurs sera nécessaire.
4. En échange de ces indemnités, les sociétés ferroviaires devront prendre des mesures dans divers domaines, notamment les suivants:
 - a) garanties de rendement et de service relatives au transport des grains;
 - b) engagements à l'égard des programmes supplémentaires d'investissement qui seraient entrepris;
 - c) adaptation aux autres taux afin de promouvoir la diversification et la transformation des produits agricoles dans l'Ouest du Canada; et
 - d) communications des données relatives à leurs revenus, leurs coûts et leurs plan d'investissement.

ANNEXE 1D

COUT DE L'ÉLARGISSEMENT DES SUBVENTIONS DU NID-DE-CORBEAU
POUR LES GRAINS NON STATUTAIRES

Préparé au nom du Manitoba Farm Bureau

28 avril 1982

Les estimations suivantes ont été établies pour la campagne agricole 1980-1981 afin d'indiquer l'importance de l'élargissement des subventions du Nid-de-Corbeau pour les grains non statutaires, y compris les cultures de spécialité, les grains transformés dans l'ouest du Canada et les grains de provende.

Il s'agit d'une estimation par calcul résiduel, c'est-à-dire que l'estimation ne tient compte que des grains qui ne quittent pas la ferme ou qui ne sont pas transportés aux taux statutaire. Le volume net ainsi calculé représente le volume estimatif des grains qui sont transportés directement ou dont les produits de transformation sont transportés à des taux compensatoires, et, ainsi, sont soumis à des coûts de transport discriminatoires.

Les estimations de coûts pour les subventions du Nid-de-Corbeau utilisent les coûts Snavelly pour 1980 comme suit:

		(en millions de dollars)	Par tonne
1980	Frais variables	547,3	\$20,28
	Contribution	<u>123,2</u>	<u>4,56</u>
	Total	670,7	24,84
1980	Revnus statutaires	132,0	<u>4,89</u>
1980	Tonnage (en tonnes métriques)	27,0	

Les estimations et les subventions du Nid-de-Corbeau pour 1980 comprennent une contribution au titre des frais variables pour les chemins de fer, contribution établie à 22,5 %, soit 19,95 \$/tonne (disons 20 \$/tonne pour arrondir).

<u>Cultures de spécialité:</u>	Tonnage	\$
Tonnage transporté, mais non aux taux statutaires	600 000	12 000 000
<u>Grains transformés:</u>		
Tonnage transporté, mais non aux taux statutaires	860 000	17 200 000
<u>Provenides:</u>		
Tonnage transporté, mais non aux taux statutaires	6 890 000	137 800 000
Total	<u>8 350 000</u>	<u>167 000 000</u>

Cultures de spécialité:

Tonnage composite pour 1980-1981 (1)
(en milliers de tonnes)

Ressource:	<u>Maïs</u>	<u>Graines de tournesol</u>	<u>Graines de moutarde</u>	<u>Pois</u>	<u>Tous les autres(2)</u>	<u>Total</u>
Production	350	200	95	85	75	805
Utilisation:	50	--	--	--	--	50
	<u>100</u>	<u>20</u>	<u>5</u>	<u>15</u>	<u>15</u>	<u>155</u>
Ventes intérieures nette	200	180	90	70	60	600

(1) N.B. L'année 1980 fut une année de production réduite en raison de la sécheresse qui a frappé les principales zones agricoles du Manitoba; c'est pourquoi nous avons utilisé une production composite pour les estimations de 1980-1981.

(2) Fèves, lentilles, millet long.

Grains traditionnels:

(en milliers de tonnes métriques)

	<u>Blé</u>	<u>Avoine</u>	<u>Orge</u>	<u>Seigle</u>	<u>Lin</u>	<u>Colza</u>	<u>Total</u>
<u>Offre</u>							
Report	4142	492	980	127	147	340	6228
Production	18,240	2219	10,540	377	465	2483	34,324
Total	22,382	2711	11,520	504	612	2823	40,552
<u>Utilisation</u>							
Vente	18,630	388	6410	356	439	2120	28,343
Report	1369	447	882	51	64	392	3205
Graines, provenances et déductions	1074	140	459	29	19	11	1732
% de déduction	1309	1736	3769	68	90	300	7272
Déduction et rebuts	2.5	1.0	1.0	3.0	9.0	9.0	
	<u>459</u>	<u>36</u>	<u>169</u>	<u>18</u>	<u>90</u>	<u>300</u>	<u>1072</u>
Provenance des Prairies	850	1700	3600	50	--	--	6200
Ventes aux transformateurs	163	3	11	1	10	849	1037
Ventes de provenances dans l'ouest du Canada	140	77	472	--	--	--	689

ANNEXE 1E

MANITOBA FARM BUREAU

437 Assiniboine Avenue, Winnipeg, Manitoba R3C 0Y5
Area code 204 Phone 943-2509

28 mars 1983

Le très honorable Pierre E. Trudeau
Premier ministre du Canada
Chambre des Communes
Ottawa (Ontario)

Monsieur le premier ministre,

comme vous n'êtes pas sans le savoir, la politique de votre gouvernement en matière de transport de produits agricoles dans l'ouest du Canada, annoncée le 1er février 1983 par l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports, fait l'objet d'un vif débat et suscite de nombreuses controverses dans le milieu agricole.

Le Manitoba Farm Bureau se préoccupe du fait que les discussions entourant la "politique du Nid-de-Corbeau" aient lieu dans une atmosphère hautement émotive, caractérisée dans de trop nombreux cas soit par un manque d'information, soit par la diffusion délibérée d'information erronées.

Bien que la Manitoba Farm Bureau ne soit pas satisfait de certains éléments de la politique annoncée par l'honorable ministre Pepin, il juge impérieux que le gouvernement du Canada présente devant la Chambre des Communes son projet de loi sur le Nid-de-Corbeau, ou qu'il en diffuse publiquement les détails afin que les intervenants dans ce débat puissent être mieux informés. D'ailleurs, les détails du projet de loi devraient être rendus publics immédiatement afin de permettre aux producteurs agricoles d'étudier la question avant qu'ils n'entreprennent les travaux très préoccupants que sont les semailles. Nous croyons que le projet de loi devrait être présenté en Chambre le plus tôt possible pour qu'il soit soumis à la procédure parlementaire usuelle, afin que le règlement de cette question extrêmement importante puisse progresser davantage. Nous osons espérer que vous daignerez porter attention à nos préoccupations et nos recommandations en la matière.

Veillez agréer, Monsieur le premier ministre, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Lorne E. Parker,
Président

LP/ab

Copies à: 1'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports
1'honorable Eugene Whelan, ministre de l'Agriculture
1'honorable Hazen Argue, ministre chargé de la Commission
canadienne du blé
1'honorable Lloyd Axworthy, ministre de la Main-d'oeuvre et de
l'Immigration

ANNEXE II

Admissibilité des producteurs aux subventions de transport

Mécanisme et coûts

15 juillet 1983

Préparé par:

Westburn Consultants
2979 Pembina Highway
Winnipeg (Manitoba)
R3T 2H5

Téléphone: (204) 261-8702
Télex: 07-5878773

Admissibilité aux subventions

15 juillet 1983

Préambule

Un des principaux obstacle au règlement du problème du Nid-de-Corbeau, dans l'ouest du Canada, a été l'incapacité d'établir un consensus parmi les divers intervenants (aux intérêts souvent incompatibles) relativement aux modalités de versement des subventions fédérales. Les positions vont d'un extrême à l'autre: on propose soit le versement intégral des subventions aux producteurs, soit le versement intégral de ces mêmes subventions aux compagnies de chemin de fer. Les conséquences négatives de l'adoption de l'un ou l'autre ces extrêmes ont été bien documentées et elles ont fait l'objet d'amples discussions ces deux dernières années. Le versement direct des subventions aux producteurs soulève plusieurs problèmes: dilution et décalage, détermination juste et équitable des superficies cultivées, préoccupations quant aux modalités pour le versement des sommes adéquates aux chemins de fer. Quant au versement direct des subventions aux chemins de fer, les problèmes portent principalement sur la discrimination financière importante qui en découle à l'égard du secteur du bétail, sur les pertes subséquentes de marchés locaux pour les grains de provende et sur la perte des occasions d'accroître la transformation secondaire et la diversification des cultures.

Depuis le début des consultations menées par le docteur Gilson, les diverses parties ont été hantées par la recherche d'une méthode de paiement qui réaliserait l'objectif principal qu'est l'établissement d'un système de transport ferroviaire efficace et efficace, et aussi des objectifs secondaires que sont le développement économique et l'affectation neutre des ressources. Cette recherche a provoqué de profondes scissions entre les organismes de producteurs des Prairies et entre les régions du Canada. Ce débat a malheureusement été marqué par l'absence de toute objectivité dans l'étude des solutions possibles et des compromis qui assureraient justice et équité à toutes les parties intéressées. La proposition présentée dans ce document vise à atténuer cette polarisation des intérêts; nous la présentons à toutes les parties intéressées pour qu'elles l'examinent honnêtement et objectivement.

15 juillet 1983

Admissibilité aux subventions

Contexte

Avant de débiter, il est nécessaire d'énumérer un certain nombre de prémisses quant aux engagements que le gouvernement fédéral a pris en matière de transport dans l'Ouest.

(1) Engagements du gouvernement fédéral
(proposé le 1^{er} février 1983):

- versement annuel statutaire d'une subvention dite du Nid-de-Corbeau de 651,6 millions de dollars, échelonnée sur une période de 4 ans;
- établissement d'un volume nominal de 31,1 millions de tonnes basé sur les livraisons de 1981-1982;
- toutes les augmentations de coût supérieures à 3 % jusqu'en 1985-1986 et supérieures à 6 % au-delà du plafond des 31,1 millions de tonnes seront assumées par le gouvernement;
- paiements de 204,1 millions de dollars dans le cadre d'un fonds de compensation agricole pour la période de 1983-1984 à 1985-1986.

(2) Exigences demandées aux producteurs:

- paiement continu du taux statutaire actuel, lequel est fixé à environ 4,89 \$ la tonne;
- paiement de tous les coûts engagés pour l'expédition des volumes de céréales excédant le plafond de 31,1 millions de tonnes, y compris le paiement intégral des coûts supplémentaires attribuables à l'inflation;
- paiement de l'augmentation des coûts à concurrence de 3 % par année jusqu'en 1985-1986, et à concurrence de 6 % par année après 1985-1986 pour le mouvement des premiers 31,1 millions de tonnes.

(3) Événements ultérieurs

- comme "marge de sécurité", on a proposé que les producteurs paient pour le transport de leurs céréales un minimum de 10 % du prix moyen pondéré à la production, aux ports d'exportation, et ce, pour toutes les années;
- le projet de loi C-155 propose que toutes les subventions fédérales soient versées directement aux chemins de fer;
- on a mis en question le statut du fonds de compensation agricole.

Le débat porte principalement sur les modalités de paiement des subventions du Nid-de-Corbeau et sur les deux conséquences qui en découlent:

- (I) la visibilité des paiements à l'égard des mécanismes d'établissement du prix des grains produits dans les Prairies;
- (II) la méthode servant à établir la part proportionnelle et admissible de chaque producteur aux subventions du Nid-de-Corbeau.

On doit noter que ces subventions reposent sur la somme de 651,6 millions de dollars, et sur le mouvement d'un volume nominal de 31,1 millions de tonnes de grains. Cette somme équivaut à celle qui aurait été requise pour fournir des taux compensatoires complets pour le mouvement du grain au cours de l'année agricole 1981-1982, en sus des 152 millions de dollars payés par les producteurs en vertu des taux statutaires existants. Le projet de loi C-155 énonce le nouveau tarif et prévoit des mécanismes pour le partage, entre producteurs et gouvernement, de l'augmentation future des coûts pour le transport des 31,1 millions de tonnes nominales; le projet de loi stipule aussi que les producteurs devront assumer tous les coûts, y compris les accroissements de coûts dus à l'inflation, pour tout volume excédant le volume nominal de 31,1 millions de tonnes.

Ainsi, les modalités de versement des subventions du Nid-de-Corbeau et leurs répercussions éventuelles sur l'admissibilité des producteurs individuels et sur l'établissement des prix intérieurs reposent sur le volume nominal de 31,1 millions de tonnes et sur le montant de 651,6 millions de dollars (soit 20,93 \$ la tonne); ce volume et ce montant sont inclus dans le projet de loi. Les subventions totales augmenteront à mesure que le gouvernement assumera une part accrue de l'augmentation des coûts (part estimée à 146 millions de dollars d'ici 1985-1986); toutefois, les subventions auxquelles auront droit les producteurs demeureront fixées à 20,93 \$ la tonne (en dollars constants de 1982), basées sur le volume nominal de 31,1 millions de tonnes.

Le mode d'affectation des subventions du Nid-de-Corbeau est un élément central de toute solution visant à renouveler l'entente sur le transport ferroviaire entre les producteurs céréaliers et le gouvernement. L'affectation des subventions doit être basée sur les principes suivants:

- (i) un traitement juste et équitable pour tous les producteurs céréaliers;
- (ii) une garantie à l'effet que les compagnies de chemin de fer pourront disposer du plein montant des subventions pour assurer au moins le transport du volume nominal de 31,1 millions de tonnes de grains, ceci afin d'assurer le développement d'un système de transport plus efficace;
- (iii) une partie minimale des fonds devra être versée directement aux chemins de fer, peu importe le volume total de grains transporté, ceci afin d'assurer l'exploitation et l'entretien d'un réseau ferroviaire efficace; et

15 juillet 1983

Admissibilité aux subventions

- (iv) on devra trouver des modalités de distribution des subventions qui ne causent pas de disparités financières indues pour les secteurs de l'élevage et de la transformation secondaires dans les Prairies, disparités attribuables aux faibles taux de transport des grains destinés à l'exportation.

Les efforts déployés pour réconcilier ces quatre principes ont résulté en de nombreuses propositions et solutions de rechange pour un problème en définitive très complexe. Dans une certaine mesure, les objectifs de ces principes peuvent diverger, et, si tel est le cas, le respect indu de l'un d'entre eux rendra irréalisables les objectifs d'un autre. Cependant, tel ne doit pas être le cas. Il est possible de réaliser les objectifs visés par ces quatre principes.

Afin de résoudre le conflit apparent qui existe entre les disparités (c'est-à-dire absence de neutralité dans l'affectation des ressources) et la dilution (insuffisance de fonds pour réaliser les objectifs en matière de transport ferroviaire) et pour assurer une juste distribution des subventions du Nid-de-Corbeau entre tous les producteurs, il est nécessaire d'adjoindre un complément de financement aux dites subventions. L'importance et la durée d'un tel financement ont déjà fait l'objet, et continueront de faire l'objet, de négociations entre les producteurs et le gouvernement; la création d'un fonds de compensation agricole couvre justement cette question. Quant à la pertinence d'un tel fonds, il sera nécessaire d'étudier chaque solution proposée et d'en examiner l'efficacité pour résoudre les disparités et les problèmes de dilution. En fait, l'utilisation efficace et efficiente des sommes allouées par le fonds de compensation agricole peut devenir un critère pour évaluer l'efficacité des solutions de rechange.

Avant d'examiner la solution que nous proposons au sujet de l'admissibilité des producteurs aux subventions, et de l'évaluer à la lumière des quatre principes énoncés ci-haut et du critère d'efficacité que pourrait constituer le fonds de compensation agricole, il est peut-être bon de récapituler brièvement la production et l'utilisation des céréales cultivées au cours de la campagne agricole 1981-1982, car il s'agit de l'année de base sur laquelle est fondé le calcul des subventions du Nid-de-Corbeau en terme de coûts ferroviaires imputés et de volume nominal de grains transportés.

Campagne agricole 1981-1982

Six principales céréales produites dans l'ouest du Canada
Production et utilisation
(en milliers de tonnes)

	Blé	Avoine	Orge	Seigle	Lin	Colza	Total
Report au 1er août 1981	1533	446	992	53	56	404	3484
Production	23922	2578	12804	832	468	1837	42441
Offre totale	25455	3024	13796	885	524	2241	45925
Livraisons des producteurs	19671	503	7505	617	377	1991	30664
Graines	1116	130	435	28	26	13	1748
Alimentation, rebuts et déduction	1153	1854	4039	141	80	167	7434
Demande totale	21940	2488	11979	786	483	2170	39846
Surplus au 31 août 1982	3515	536	1817	99	41	71	6079

* Données tirées de la publication "Le commerce des grains au Canada en 1981-1982".

Le volume nominal de 31,1 millions de tonnes établi pour les subventions du Nid-de-Corbeau est basé sur les livraisons des producteurs au cours de la campagne agricole 1981-1982, lesquelles se sont élevées à 30 663 000 tonnes, une différence de volume étant allouée aux dérivés des oléagineux et aux autres produits transportés en vertu des taux statutaires.

L'utilisation des 42,2 millions de tonnes de céréales produites (pour les six principales céréales) en 1981-1982 fut la suivante:

Livraisons des producteurs	72.3%
Graines	4.1
Ajouts aux inventaires	6.1
Provendes, rebuts et déductions	17.5

15 juillet 1983

Admissibilité aux subventions

Comme tous les producteurs doivent avoir une chance égale d'obtenir une partie des subventions du Nid-de-Corbeau, indépendamment de leur production et de leur mode de consommation des céréales en 1981-1982, l'établissement de l'admissibilité doit considérer les ventes au marché durant cette année et la capacité proportionnelle des producteurs à produire les grains statutaires commercialisés en 1981-1982. Il y a décalage ou dilution lorsque le rapport moyen (livraisons)/(production totale) - soit 72,3 % en moyenne pour 1981-1982 - diffère d'une ferme à l'autre. En effet, si toutes les fermes ont expédié précisément 72,3 % de leur production en 1981-1982 et si les subventions du Nid-de-Corbeau étaient allouées soit selon la production courante, soit selon le volume livré, tous les producteurs recevraient un financement égal. Toutefois, tel n'est pas le cas. Certains producteurs expédient une proportion plus élevée de leur production annuelle, alors que d'autres consomment davantage de céréales sur les lieux mêmes pour l'élevage de leur bétail ou de leur volaille.

Si l'on admet que tous les producteurs doivent assumer une responsabilité égale pour les surplus d'inventaire et que tous les producteurs ont besoin de graines, la différence entre les ventes au marché et la production peut être, aux fins de l'admissibilité aux subventions, basée sur les 17½ % de production qui, en 1981-1982, ont représenté la part allouée pour les graines, les rebuts et la déduction. Le décalage maximum pourrait se produire dans la distribution de ce facteur entre les producteurs et pour le mouvement du grain entre les fermes non commerciales et les fermes commerciales, ou entre les fermes et les parcs d'engraissement. Aucune partie de la production consommée sur les lieux mêmes ne contribuerait au décalage, car le producteur serait déjà avantagé en étant un consommateur de sa propre production. En d'autres mots, le versement des subventions du Nid-de-Corbeau pour les prix intérieurs n'aurait aucune influence pour ce type de producteur, et ses décisions futures relatives à son exploitation ne seraient pas influencées par son admissibilité aux subventions du Nid-de-Corbeau.

Ainsi, si 50 % des graines, des rebuts et du volume de déduction sont consommés sur les lieux de production, le décalage maximum pour les six céréales statutaires représente la moitié des 7,4 millions de tonnes produites soit 3,7 millions de tonnes. Les estimations de cette consommation sur les lieux varient de 40 % à 75 %, selon les sources de données. Le décalage maximum attribuable aux grains statutaires couvre donc un fourchette de 2 à 4 millions de tonnes qui nécessitent des paiements supplémentaires.

Outre la production des six céréales principales, on doit aussi tenir compte des producteurs qui, en 1981-1982, ont employé leurs terres pour produire des cultures autres que ces céréales, même si ces terres auraient pu être utilisées à cette fin. On doit aussi tenir compte de l'injustice potentielle qui réside dans le fait de choisir des volumes produits ou mis en marché en ne retenant qu'une seule année pour établir les calculs.

15 juillet 1983

Admissibilité aux subventions

Solution

Une distribution juste et équitable des subventions du Nid-de-Corbeau doit reposer sur le mode de commercialisation des producteurs et sur leur capacité proportionnelle à cultiver les grains statutaires s'ils disposent des fonds nécessaires pour amener leurs produits aux chemins de fer et si des fonds supplémentaires sont disponibles pour compenser tout manque à gagner potentiel. En outre, les mécanismes d'affectation et de distribution des fonds doivent être établis de telle sorte que tous les producteurs connaissent leur admissibilité et les modalités de calcul, et aussi qu'ils sachent que l'administration du programme est efficace et rentable. Il semble que ces critères soient satisfaits par la méthode proposée, laquelle respecte les calculs de l'admissibilité des producteurs individuels aux subventions versées à titre d'aide au transport et dont l'administration incomberait aux institutions et organismes existants.

Mécanismes pour l'établissement de l'admissibilité aux subventions

- (1) On doit d'abord déterminer les volumes de grains statutaires mis en marché par le producteur au cours d'une période de base adéquate afin de refléter les activités normales et éliminer toute distorsion due aux conditions météorologiques locales ou à l'état des récoltes - nous recommandons la période de 5 ans allant de 1977-1978 à 1981-1982; les volumes moyens de céréales mis en marché au cours de cette période ont été de 27,791 millions de tonnes.
- (2) On normalise ensuite les volumes mis en marché pour chaque producteur en fonction du volume nominal de 30,660 000 tonnes pour l'année de base 1981-1982 - à cette fin, on devra augmenter les volumes moyens mis en marché par chaque producteur au cours de la période de 5 ans.
- (3) On détermine la capacité proportionnelle de chaque producteur à produire sa part des 30 660 000 tonnes sur ses terres, en vertu du permis qu'il détenait en 1981-1982:
 - cette capacité proportionnelle doit refléter la superficie totale (plantée et en jachère estivale) rajustée en fonction de facteurs de productivité relative, comme les rendements passés, les zones pédologiques et les techniques de rotation des cultures.
- (4) Pour chaque producteur, on compare ensuite les deux volumes suivants qu'on aura préalablement calculés:
 - (i) le volume brut moyen de céréales mis en marché au cours de la période de 5 ans; et
 - (ii) la capacité proportionnelle de production, calculée d'après la superficie indiquée dans le permis de l'agriculteur. On

15 juillet 1983

Admissibilité aux subventions

retiendra le plus grand de ces deux volumes pour l'établissement de l'admissibilité aux subventions.

Note: Il va de soi que la somme des volumes mis en marché par tous les producteurs doit égalier exactement la capacité totale de production pour l'ensemble des producteurs, soit 30 660 000 tonnes.

- (5) On établit la proportion des subventions du Nid-de-Corbeau qui seront versées directement aux chemins de fer pour assurer l'exploitation d'un réseau ferroviaire adéquat et faire en sorte que les sanctions et primes prévues pour le rendement des chemins de fer soient administrées par les organismes gouvernementaux appropriés.

<u>Établissement des coûts ferroviaires</u> <u>pour 1981-1982</u>	<u>(en millions de dollars)</u>
Besoins totaux	803,6 \$
Revenus provenant des taux du Nid-de-Corbeau	152,0
Subventions du Nid-de-Corbeau	651,6
Coûts afférents aux volumes:	
Coûts directs	582,7
Contribution de 20 %	<u>116,1</u>
Total des coûts afférents au volume	698,8 \$
Coûts afférents aux lignes	<u>104,8</u>
Total	<u>803,6 \$</u>

Sommes minimales requises pour assurer l'exploitation du réseau ferroviaire et la surveillance du rendement:

Coûts afférents aux lignes	104,8 \$
Contribution maximale de 40 % (116,1 X 0,4)	<u>46,4</u>
Total requis	151,2
Proportion des subventions du Nid-de-Corbeau	<u>151,2</u> - 23,2%
	651,6

La proportion recommandée est égale à 20 % des subventions totales, car les contributions seront échelonnées par le gouvernement sur une période de quatre ans; ainsi, la retenue maximale ne sera pas requise.

15 juillet 1983

Admissibilité aux subventions

- (6) On détermine ensuite l'admissibilité moyenne par tonne pour les 30 660 000 tonnes:

$$\frac{651.6 \times .80}{31,100,000} = 16,76 \$ \text{ la tonne.}$$

La subvention moyenne du Nid-de-Corbeau par tonne, calculée d'après les volumes mis en marché en 1980-1982, est donc de 16,76 \$.

- (7) On doit ensuite déterminer l'admissibilité (par tonne) des producteurs, en tenant compte de la distance relative séparant chaque producteur du port:
- d'après les zones des taux de transport, l'admissibilité de chaque producteur (par tonne) serait rajustée à la hausse ou à la baisse, à partir de la moyenne de 16,76 \$ pour refléter la distance le séparant du port.
- (8) On détermine les subventions totales admissibles d'après ce facteur de distance et suivant le plus élevé des ventes ou de la production rajustée:
- on estime que le volume total admissible dépassera de 2 à 4 millions de tonnes le volume nominal de 30 660 000 tonnes, et, en tenant compte des rajustements de transport, des fonds supplémentaires de 35 à 70 millions de dollars seront requis annuellement.

Note: On doit faire remarquer que tous ces calculs ne sont effectués qu'une seule fois, et que le montant des fonds supplémentaires sera fixé à l'avance. Ce montant ne pourra augmenter que parallèlement à l'augmentation annuelle des coûts assumée par le gouvernement fédéral en sus de la partie assumée par les producteurs (3 % jusqu'en 1985-1986 et 6 % par après) pour le volume nominal de 31,1 millions de tonnes; ce montant n'augmentera aussi que proportionnellement aux fonds versés à titre de subvention (c'est-à-dire sans retenue pour l'entretien du réseau ferroviaire et la surveillance du rendement).

- (9) L'admissibilité de chaque producteur aux subventions sera indiquée sur une page de son carnet de la CCB; sur cette page, on indiquera ses ventes au marché et sa capacité de production, les subventions admissibles par tonne en fonction de la distance ainsi que la valeur totale des subventions admissibles, celle-ci étant calculé en multipliant les subventions admissibles par tonne par le plus élevé des deux volumes mentionnés ci-dessus (volumes mis en marché ou capacité de production).
- (10) Lorsqu'un producteur livre ses céréales à l'élévateur local, l'agent prendra les mesures suivantes, en plus des procédures normales pour le règlement en espèces (comme la confirmation des quotas, le calcul des sommes à payer, la déduction pour toute avance faite par l'Administration de la stabilisation concernant le grain de l'Ouest, déduction des frais de transport et de manutention):

15 juillet 1983

Admissibilité aux subventions

- (i) il confirmera l'admissibilité du producteur;
 - (ii) il calculera les subventions admissibles entamées en multipliant le volume livré par le facteur d'admissibilité par tonne) pour ce point local;
 - (iii) il ajoutera ce montant au carnet des règlements comptants du producteur;
 - (iv) il consignera le montant des subventions incluses dans le règlement, ainsi que les subventions totales admissibles indiquées dans le carnet du producteur; et
 - (v) il enverra le carnet de paiement au bureau central en vue du traitement usuel.
- (11) Si un producteur a épuisé ses subventions admissibles, des déductions supplémentaires pour frais de transport seront retenues dans le calcul du paiement comptant. Cette situation ne pourra se produire qu'au cours des campagnes agricoles où un producteur a vendu une part de sa production qui est plus élevée que sa moyenne précédemment établie sur une période de cinq ans.
- (12) Si un producteur n'utilise pas toutes les subventions auxquelles il a droit au cours d'un trimestre ou au cours d'une campagne agricole, il pourra retirer les subventions restantes sous forme de paiements comptants versés à l'élévateur. Le retrait maximal auquel il aura droit sera limité à 25 % des subventions admissibles à la fin de chaque trimestre (c'est-à-dire 1er novembre, 1er février, 1er mai et 1er août), plus les subventions accumulées et non utilisées au cours des trimestres précédents. Ces restes doivent représenter 25 % du total des subventions admissibles moins les subventions perçues jusqu'alors contre livraison.

Les producteurs qui retireront les subventions résiduelles seront, règle générale, ceux qui auront vendu une part de leur production inférieure à leur moyenne "historique" (cet affaiblissement des ventes peut être dû à des mauvaises récoltes ou à des changements dans le programme de commercialisation) ou qui ont consommé une part importante de leur production dans leur propre ferme (par exemple, pour alimenter le bétail). On estime que ces retraits de subventions résiduelles représenteront l'équivalent de 2 à 4 millions de tonnes, soit environ 10 % des fonds totaux alloués.

- (13) Les compagnies de silos demanderont à l'organisme gouvernemental approprié (probablement l'Administration de la stabilisation concernant le grain de l'Ouest) le remboursement de toutes les subventions versées par l'entremise des bons de paiement. Ainsi, les compagnies de silos disposeront des fonds nécessaires pour payer aux chemins de fer les frais de transport en vertu du tarif local. Elles auraient déjà déduit les frais de transport pour les taux statutaires en vigueur et tous les nouveaux taux établis pour couvrir la part que doivent assumer les producteurs à l'égard des augmentations de frais de transport

ferroviaires et du volume excédant le volume nominal de 31,1 millions de tonnes. On doit noter que les frais administratifs supplémentaires qui seront ainsi imposés aux compagnies de silos seront, dans une grande mesure, compensées par le paiement anticipé des frais de transport; on devra peut-être imposer quelques frais supplémentaires de manutention.

- (14) Les compagnies de silos paieront les frais de transport du grain expédié vers les terminaux. Si ces grains sont expédiés par camion ou vendus localement, le prix de ces grains doit alors refléter les pleins taux de transport jusqu'à l'élévateur, y compris toute subvention admissible connexe.
- (15) Si le volume total expédié dépasse le volume nominal de 31 100 000 tonnes établi pour l'année de base 1981-1982, les subventions admissibles pour chaque producteur augmenteront en proportion de la part que le gouvernement assumera à l'égard des augmentations de coûts qui ne sont pas réservées à l'entretien du réseau ferroviaire. Le volume admissible pour chaque producteur augmentera proportionnellement à l'accroissement prévu des expéditions totales dépassant le volume nominal de 31,1 millions de tonnes, ce qui se traduira par une diminution inversement proportionnelle du taux par tonne pour ce volume accru, modifié pour tenir compte de la part que le gouvernement assumera à l'égard des augmentations de coûts. Ceci résulte du fait que les producteurs sont responsables de tous les coûts de transport pour les grains dépassant le volume nominal de 31,1 millions de tonnes; ceci découle aussi de la nécessité de déterminer un tarif pour chaque élévateur qui reflète son admissibilité (par tonne) aux subventions.

Le tableau suivant indique la barème probable de 1986-1987, après une augmentation des coûts de 35 % par rapport à 1981-1982 et pour un volume nominal de 34,4 millions de tonnes. Ces données illustrent les rajustements nécessaires qui devront être apportés au cours des années aux subventions admissibles pour le transport.

Coûts du transport ferroviaire

Éléments	1981-1982 (en millions de \$)	Par tonne (\$)	1986-1987 (en millions de \$)	Par tonne (\$)
Volume	31,1	-	34,4	-
<u>Coûts:</u>				
Coûts totaux du transport ferroviaire	803,6 \$	25,84 \$	1 178,9 \$	34,27 \$
Coûts afférents au volume	582,7	18,74	870,5	25,31
Contribution	116,1	3,73	173,7	5,05
Coûts afférents	104,8	3,37	134,8	3,92
Augmentations des coûts:				
Due à l'inflation	-	-	273,6	7,95
Due à l'accrois- sement de volume	-	-	101,7	2,96
Part gouvernementale pour le volume nominal de 31,1 millions de tonnes				
	-	-	141,4	4,11
Part des producteurs	-	-	233,9	6,80

15 juillet 1983

Admissibilité aux subventions

Éléments	1981-1982 (en millions de \$)	Par tonne (\$)	1986-1987 (en millions de \$)	Par tonne (\$)
<u>Paielements</u>				
Revenus (1) provenant des taux statutaires existants	152,0	4,89	168,2	4,89
Subventions de base du Nid-de-Corbeau	651,6	20,95	651,6	18,94
+ (part gouverne- mentale pour l'aug- mentation des coûts)	-	-	141,4	4,11
- (retenue affectée à l'entretien du réseau)(130,3)		(4,19)	(158,6)	(4,61)
Subventions nettes ad- missibles (2)	521,3	16,76	634,4	18,44
Paiements versés direc- tement aux compagnies de chemin de fer (3)	130,3	4,19	158,6	4,61
Part versée directement aux producteurs:				
- Augmentation des coûts	-	-	132,2	3,84
- Augmentation du volume	-	-	85,5	2,49
- Subventions totales versées directement aux producteurs (4)	-	-	217,7	6,33
Total des versements (1+2+3+4)	803,6	25,84	1 178,9	34,27

* Tous les chiffres sont basés sur des données fournies par Transport Canada le 23 février 1983.

Comme l'indique le tableau, les subventions totales admissibles pour les producteurs passeront de 521,3 millions de dollars à 634,4 millions de dollars. Toutefois, le volume admissible devra passer de 30 660 à 33 913 tonnes pour tenir compte de l'augmentation prévue de 10,6 % des expéditions (34,4/31,1); ainsi, la subvention admissible par tonne ne représentera que 18,44 \$ la tonne (634,4 millions de dollars/34,4 \$ la tonne); le tarif qui serait ainsi établi pour chaque éleveur reflètera les rajustements nécessaires pour tenir compte de l'augmentation des coûts attribuables à l'in-

15 juillet 1983

Admissibilité aux subventions

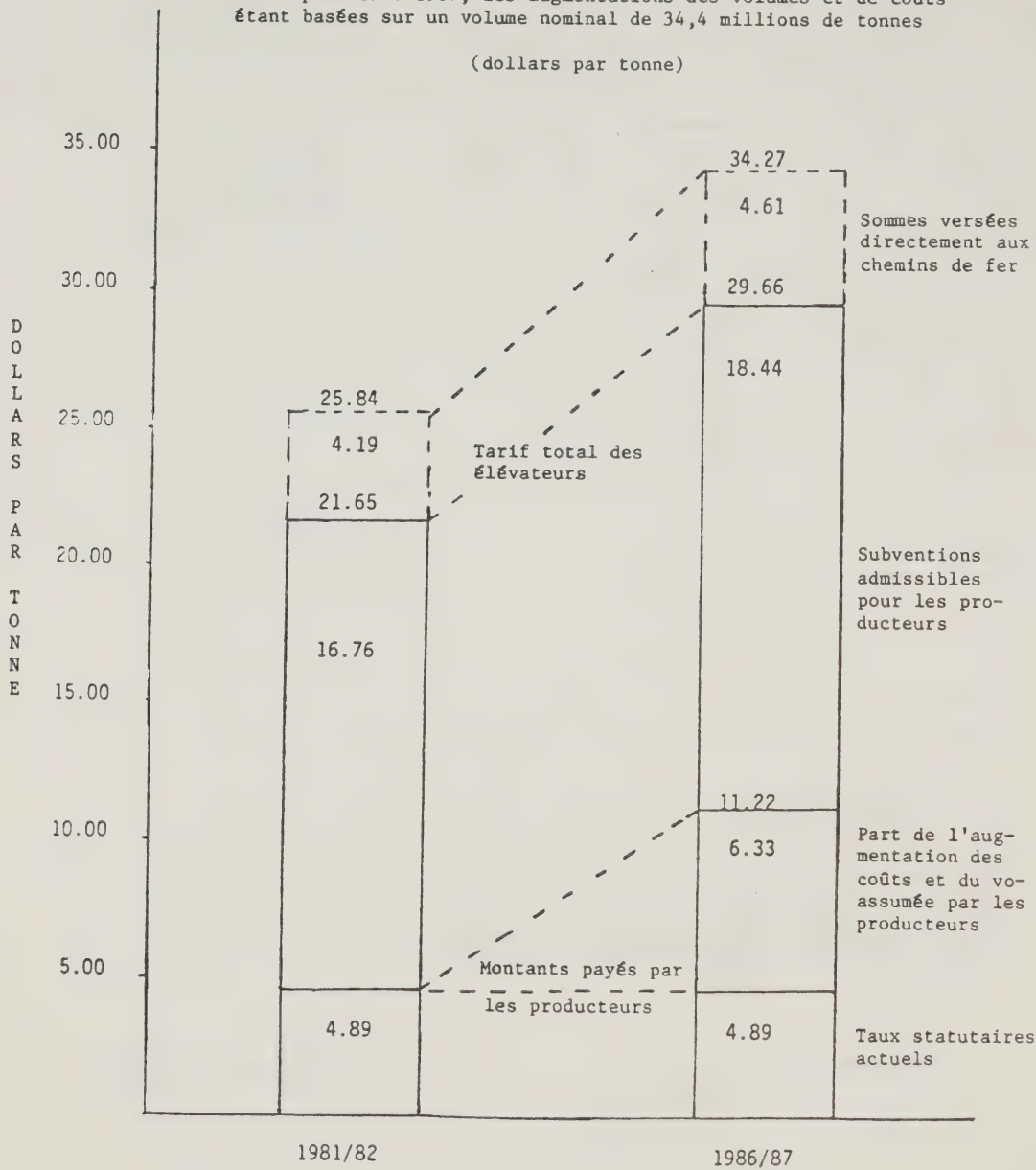
flation et à l'accroissement du volume, et il reflétera aussi les subventions nettes auxquelles auraient droit les producteurs, comme l'illustre le graphique de la page suivante.

15 juillet 1983

Admissibilité aux subventions

Calcul du tarif moyen des Élévateurs des Prairies

- Tarif pour 1981-1982, les pleins taux compensatoires étant basés sur un volume nominal de 31,1 millions de tonnes
- Tarif pour 1986-1987, les augmentations des volumes et de coûts étant basées sur un volume nominal de 34,4 millions de tonnes



15 juillet 1983

Admissibilité aux subventions

Comme l'indique ce mécanisme, on prévoit que la majeure partie des subventions sera transférée de l'Administration de la stabilisation concernant le grain de l'Ouest, par l'entremise des compagnies de silos, aux compagnies de chemin de fer. Si l'on suppose que les livraisons totales dépasseront les 30 660 000 tonnes et que la plupart des producteurs continueront à vendre un pourcentage de production presque égal à leur moyenne précédente, la partie des subventions du Nid-de-Corbeau qui était allouée aux subventions admissibles sera versée aux chemins de fer. Si les fonds nécessaires pour combler la différence proviennent du fonds de compensation agricole (204,5 millions de dollars jusqu'en 1985-1986), on réalisera ainsi le double objectif suivant: le versement intégral des fonds nécessaires aux chemins de fer et le maintien de la neutralité dans l'affectation des ressources aux producteurs. Afin de bien confirmer que le financement supplémentaire s'établira entre 35 et 70 millions de dollars, on a analysé les données réelles de 1981-1982 pour la production, les livraisons et la production imputée par district agricole.

FONDS SUPPLÉMENTAIRES REQUIS

Nous avons retenu deux approches pour estimer les sommes requises annuellement pour offrir des subventions basées sur les volumes mis en marché ou la capacité de production (on retient la plus grande de ces deux valeurs) pour chaque producteur, tout en présentant des demandes financières raisonnables au gouvernement.

Approche 1 - Volumes mis en marché par rapport à la production réelle de 1981 pour les 6 principales céréales

1. On détermine les livraisons par district agricole, dans la région des Prairies, pour la campagne agricole 1981-1982 (30,1 millions de tonnes métriques);
(Tableau I)
2. On détermine la production réelle des 6 principales céréales en 1981, par district agricole (42,0 millions de tonnes métriques);
(Tableau II)
3. On détermine ensuite le rapport livraisons/production moyen pour les Prairies (0,717) et pour chaque district agricole;
(Tableau III)
4. On détermine la différence entre le rapport moyen de chaque district agricole et la moyenne pour l'ensemble des Prairies.

Pour un district agricole donné, une différence positive indique que (le rapport livraisons/production) dépasse le rapport moyen des Prairies, alors qu'une différence négative indique qu'une part plus importante de la production n'est pas mise en marché par l'intermédiaire du système commercial.

15 juillet 1983

Admissibilité aux subventions

5. La différence des rapports est ensuite multipliée par les volumes expédiés afin de déterminer le volume positif ou négatif pour chaque district agricole.
6. Les livraisons (plus et moins) sont ensuite rajustées pour refléter les ventes totales de 30 660 000 tonnes en 1981-1982 (augmentées d'un facteur de 1,8 %).
7. Un facteur de rajustement des taux de transport requis est ensuite déterminé pour chaque district agricole afin d'en refléter la distance relative aux ports. Un facteur supérieur représente un district où les taux de transport sont supérieurs à la moyenne des Prairies, et vice-versa pour les facteurs inférieurs à un.
8. Le montant du financement supplémentaire est ensuite déterminé à partir du rajustement des distances et de la subvention moyenne du Nid-de-Corbeau de 16,75 \$ la tonne, pour les seuls districts agricoles où la différence de mise en marché est positive. Le total de ces montants représente l'estimation des fonds nécessaires pour rendre admissibles aux subventions soit le volume mis en marché, soit la capacité proportionnelle de production (la valeur la plus élevée est retenue).

Cette estimation doit être considérée comme minimale, car elle est uniquement basée sur la production des 6 céréales principales, et non sur la production totale des Prairies. En outre, on a supposé, dans ce calcul, que les rapports livraisons/production sont relativement uniformes à l'intérieur de chaque district agricole. On a utilisé la production de 1981 comme estimation approximative de la capacité proportionnelle de production et les livraisons de 1981-1982 comme estimation approximative des ventes moyennes sur 5 ans.

Comme l'indique le Tableau III, quelque 24,3 millions de dollars seront requis pour une différence de volume de 1 450 000 tonnes; il s'agit là d'une somme très raisonnable vu l'affectation de plus de 204,5 millions de dollars au fonds de compensation agricole pour la période de trois ans allant de 1983-1984 à 1985-1986.

15 juillet 1983

Admissibilité aux subventions

(en milliers de tonnes)
15 juillet 1983
Tableau I

Numéro du district Manitoba	Blé	Blé dur	Avoine	Orge	Seigle	Lin	Colza	Livraisons totales
1	301.5	45.9	6.0	137.1	19.6	28.5	16.6	555.2
2	305.2	39.7	14.1	198.5	20.1	21.3	22.4	621.3
3	274.9	11.3	4.1	207.2	7.2	11.0	21.1	536.8
4	117.9	1.9	3.7	68.2	2.4	0.7	7.0	201.8
5	142.6	0.7	5.0	91.9	13.9	3.1	13.1	270.3
6	180.8	3.3	12.3	84.5	8.9	7.6	20.8	318.2
7	420.3	12.8	14.1	215.7	23.5	53.6	37.8	777.8
8	456.7	41.6	4.3	232.6	20.9	54.6	27.2	837.9
9	266.5	8.5	9.3	89.2	3.6	15.0	8.0	400.1
10	7.4	0.0	0.3	0.6	0.1	0.1	0.0	8.5
11	106.1	0.8	3.8	62.0	0.3	5.7	3.6	182.3
12	63.6	0.1	1.5	43.9	0.5	2.7	5.3	117.6
Total	2,643.5	166.6	78.5	1,431.4	121.0	203.9	182.9	4,827.8
Sask.								
1A	462.1	114.8	6.5	49.6	30.8	10.5	3.1	677.4
1B	423.8	30.0	9.3	69.3	14.4	8.3	2.9	558.0
2A	451.8	132.5	0.7	24.3	3.4	8.5	0.8	622.0
2B	562.8	219.3	1.1	57.8	4.3	11.2	0.9	857.4
3AN	282.8	96.6	0.2	14.2	3.9	0.5	0.3	398.5
3AS	451.5	208.3	0.0	10.0	2.2	1.3	0.0	673.3
3BN	448.1	331.1	0.2	34.0	6.3	1.8	0.1	821.6
3BS	375.8	231.9	0.3	12.0	1.3	0.0	0.1	621.4
4A	139.0	66.3	0.0	5.9	4.2	0.1	0.1	215.6
4B	251.6	251.4	0.1	7.1	21.1	0.5	0.6	532.4
5A	880.3	53.4	20.4	152.5	17.1	13.1	23.4	1,160.2
5B	939.6	10.8	26.5	360.5	16.4	11.6	63.3	1,428.7
6A	829.4	76.0	0.9	91.0	8.7	7.9	22.0	1,035.9
6B	576.2	60.0	2.3	77.2	16.8	5.5	28.7	766.7
7A	622.9	187.3	1.2	133.0	3.8	12.5	12.4	973.1
7B	540.3	9.4	4.2	120.1	8.6	3.6	27.6	713.8
8A	481.2	0.9	8.1	298.6	12.1	23.3	67.7	891.9
8B	463.2	3.9	0.6	133.0	3.3	7.4	80.0	691.4
9A	518.6	3.8	10.0	308.7	13.5	4.9	111.5	971.0
9B	396.7	2.4	9.2	199.4	8.9	2.0	108.9	727.5
Total	10,097.7	2,090.1	101.8	2,158.2	201.1	134.5	554.4	15,337.9
Alberta								
1	786.7	143.4	1.9	32.6	20.8	5.3	1.8	992.5
2	1,632.5	201.2	4.5	511.7	84.6	30.8	57.3	2,522.6
3	432.0	32.8	15.6	701.1	46.3	5.4	44.0	1,277.2
4	1,208.6	3.1	63.2	616.8	24.2	6.0	194.0	2,115.9
5	150.3	0.0	64.5	876.8	2.4	1.2	63.9	1,159.1
6	178.7	0.0	76.3	439.9	0.6	1.5	36.4	733.4
7	408.8	0.0	40.4	557.9	2.4	4.8	136.4	1,150.7
Total	4,797.6	380.5	266.4	3,736.8	181.3	55.0	533.8	9,951.4

Production de 1981
(en milliers de tonnes)
15 juillet 1983
Tableau II

Numéro du district Manitoba	Blé	Blé dur	Avoine	Orge	Seigle	Lin	Colza	Production totale
1	429.9		49.6	216.6	34.2	43.0	28.0	801.3
2	341.0		72.7	251.7	34.2	21.8	37.0	758.4
3	358.1		45.8	334.1	12.9	16.3	35.0	802.2
4	175.0		26.7	105.3	2.7	1.8	9.9	321.4
5	167.8		17.7	112.8	19.4	4.4	17.6	339.7
6	228.0		59.1	145.1	12.2	12.7	27.6	484.7
7	465.9		66.4	338.7	24.0	52.3	48.0	995.3
8	588.2		38.4	420.2	31.0	77.8	67.2	1,222.8
9	284.8		35.1	170.0	6.0	14.7	13.0	523.6
10	35.2		8.5	17.4	0.0	2.3	0.0	63.4
11	159.8		23.2	129.7	1.0	9.1	9.8	332.6
12	92.4		19.5	88.0	1.0	5.4	13.6	219.9
Total	3,326.1	0.0	462.7	2,329.6	178.6	261.6	306.7	6,865.3
Sask.								
1	985.7	194.9	98.6	215.0	74.5	26.4	2.4	1,597.5
2	1,094.5	340.3	46.5	133.2	12.7	11.0	2.4	1,640.6
3	1,761.2	823.1	105.5	182.4	22.6	2.4	2.4	2,899.6
4	456.9	297.0	40.6	53.2	41.7	0.5	2.4	892.3
5	2,300.0	132.1	195.6	725.4	55.2	31.7	86.8	3,526.8
6	1,760.1	168.0	90.0	327.7	42.0	15.5	64.4	2,467.7
7	1,415.8	222.8	57.2	374.7	20.4	9.9	40.6	2,141.4
8	1,119.1	16.2	52.1	633.0	25.4	46.3	210.2	2,102.3
9	999.4	9.6	161.9	730.4	36.9	8.3	268.2	2,214.7
Total	11,892.7	2,204.0	848.0	3,375.0	331.4	152.0	679.8	19,482.9
Alberta								
1	998.7		57.8	97.8	34.2	7.6	3.0	1,199.1
2	2,201.2		82.6	1,158.6	150.0	30.0	80.6	3,703.0
3	616.1		120.7	1,371.3	78.9	3.8	56.7	2,247.5
4	1,405.8		339.3	1,096.1	46.7	7.3	308.5	3,203.7
5	238.9		262.5	1,605.0	5.2	0.9	84.0	2,196.5
6	211.8		264.4	806.9	51.9	1.6	43.9	1,380.5
7	539.6		121.8	831.2	48.7	4.5	182.9	1,728.7
Total	6,212.1	0.0	1,249.1	6,966.9	415.6	55.7	759.6	15,659.0

15 juillet 1983

Admissibilité aux subventions

Etablissement de l'admissibilité aux subventions
Basé sur les livraisons et la production de 1981-1982
15 juillet 1983
Tableau III

Manitoba	Livr. totales	Prod. totale	Rapport livr./prod.	Diff. avec la moy.	Diff. x livr.	Vol. +/-	Facteur de trans.	Coût x 16,75 \$
1	555	801	0.693	-0.024	-13	-14	0.81	0
2	621	758	0.819	0.102	64	65	0.86	932
3	537	802	0.669	-0.048	-26	-26	0.86	0
4	202	321	0.628	-0.089	-18	-18	0.90	0
5	270	340	0.796	0.079	21	22	0.90	327
6	318	485	0.656	-0.060	-19	-20	0.86	0
7	778	995	0.781	0.065	50	51	0.76	650
8	838	1223	0.685	-0.032	-27	-27	0.76	0
9	400	524	0.764	0.047	19	19	0.67	216
10	9	63	0.134	-0.583	-5	-5	0.62	0
11	182	333	0.548	-0.169	-31	-31	0.71	0
12	118	220	0.535	-0.182	-21	-22	0.76	0
=====								
	4828	6865	0.703			-6		2125
=====								
Sask.								
1	1235	1598	0.773	0.056	70	71	0.86	1022
2	1479	1641	0.902	0.185	273	278	0.93	4335
3	2515	2900	0.867	0.150	378	385	1.08	6963
4	748	892	0.838	0.121	91	92	1.14	1764
5	2589	3527	0.734	0.017	44	45	0.93	703
6	1803	2468	0.730	0.014	24	25	1.05	437
7	1687	2141	0.788	0.071	119	122	1.14	2322
8	1583	2102	0.753	0.036	57	58	1.05	1026
9	1699	2215	0.767	0.050	85	86	1.14	1650
=====								
	15338	19483	0.787			1163		20221
=====								
Alta.								
1	993	1199	0.828	0.111	110	112	1.05	1968
2	2523	3703	0.681	-0.036	-90	-92	1.05	0
3	1277	2248	0.568	-0.149	-190	-193	0.95	0
4	2116	3204	0.660	-0.056	-120	-122	1.05	0
5	1159	2197	0.528	-0.189	-219	-223	1.00	0
6	733	1381	0.531	-0.186	-136	-139	1.10	0
7	1151	1729	0.666	-0.051	-59	-60	1.14	0
=====								
	9951	15659	0.636			-717		1968
=====								
	30117	42007	0.717			440		24314

Approche 1 - Explication des tableaux

Tableau I - Toutes les données sont pour la campagne agricole de 1981-1982;
- Ces données sont tirées de la publication "Le commerce des grains au Canada en 1981-1982"
Publication de Statistique Canada no 22 - 201.

Tableau II - Toutes les données sont pour l'année de production de 1982
- Manitoba: les données proviennent du ministère de l'Agriculture du Manitoba.
- Saskatchewan: les données proviennent du ministère de l'Agriculture de la Saskatchewan.
- Alberta: les données proviennent du ministère de l'Agriculture de l'Alberta.

- Toutes ces sources de données citent Statistique Canada.

Tableau III - Établissement de l'admissibilité aux subventions

Colonne 1 - Totaux du Tableau I
Colonne 2 - Totaux du Tableau II
Colonne 3 - Colonne 1/Colonne 2
Colonne 4 - Colonne 3 - Moyenne (0,717)
Colonne 5 - Colonne 4 x Colonne 1
Colonne 6 - Volume rajusté en fonction du volume nominal de 30 660 000 tonnes: Colonne 5 x 1,018
Colonne 7 - Facteur d'éloignement - rapports du coût du transport dans le district agricole sur le (coût moyen du transport) pour les Prairies)
(voir les calculs du Tableau V)

Colonne 8 - Frais supplémentaires de livraison et différence de production rajustée (valeurs positives)
Colonne 6 x Colonne 7 x 16,75 \$ la tonne

- Le total représente les sommes supplémentaires requises pour l'établissement de l'admissibilité à partir des volumes mis en marché et de la capacité de production.

15 juillet 1983

Admissibilité aux subventions

Approche 2

Pour mieux raffiner ces estimations, et aussi pour tenir compte de la superficie totale indiquée dans les carnets des agriculteurs et des disparités qui ont pu survenir en raison des conditions météorologiques de 1981, nous avons effectué un second calcul à l'aide des données du recensement de 1981 et des livraisons de 1981-1982 par district agricole. Dans ce calcul, nous avons suivi les étapes suivantes.

- (1) Détermination des livraisons par district agricole pour 1981-1982 (Tableau 1).
- (2) Détermination d'un facteur approximatif de rajustement du rendement pour chaque district agricole, utilisant une simple moyenne des rendements du blé sur des terres en chaume et en jachère estivale dans chaque district agricole, en 1981 et 1982. La moyenne de deux ans et les rendements pour les terres en chaume et en jachère devrait fournir des estimations réalistes qui nous permettront de déterminer un indice de productivité pour tous les districts agricoles des provinces.
(Tableau IV)
- (3) Détermination de la superficie cultivée par district agricole, selon les données du recensement de 1981.
(Tableau V)
- (4) Calcul de la capacité proportionnelle de chaque district agricole à produire sa part du volume nominal de 30 118 000 tonnes de céréales livrées (à l'exception de la Colombie-Britannique).
(C'est-à-dire: superficie cultivée x facteur de rendement x rendement moyen à l'hectare nécessaire pour obtenir une production de 30,1 millions de tonnes métriques (1,22 tonnes)).
- (5) Calcul de la différence, par district agricole, entre les livraisons et la capacité proportionnelle de production. Une différence positive indique un district agricole où la production proportionnelle, alors qu'une différence négative représente un district agricole où la production proportionnelle est supérieurs aux livraisons.
- (6) Rajustement du volume positif (calculé au numéro 5 ci-dessus) en fonction de l'éloignement; le calcul se fait en multipliant cette différence par un indice d'éloignement.
- (7) Détermination des fonds requis en multipliant par 16,75 \$ la tonne les volumes rajustés en fonction de l'éloignement.

15 juillet 1983

Admissibilité aux subventions

Comme l'indique le Tableau V, la différence totale de volume représentera environ 3,4 millions de tonnes, ce qui nécessitera des fonds supplémentaires de 57,2 millions de dollars. Il s'agit là d'une estimation meilleure que l'approche 1, car elle fait appel à un indice de productivité et à la superficie cultivée totale, y compris les pâturages et les terres où sont produites des cultures non visées par les taux statutaires, au lieu de la production réelle pour une seule année. Cette approche incorpore une ventilation plus grande des districts agricoles de la Saskatchewan et de l'Alberta, ce qui réduit la dépendance à l'égard de l'uniformité des rapports ventes/production supposées dans l'approche 1. En fait, cette approche tend à surestimer le volume et les fonds requis, car elle n'établit pas de différences entre les terres où sont cultivés des grains statutaires et les terres marginales de pâturage et de production de foin, et elle ne tient pas compte plus des modes usuels de rotation des cultures dans les Prairies.

Pour que les différences réelles dépassent ces estimations, les rapports ventes/production (calculés d'après les moyennes sur 5 ans), le rendement détaillé des cultures et le calcul des rotations devraient différer passablement des rapports calculés dans le cadre de cet exercice estimatif, et il faudrait une absence importante d'uniformité dans les pratiques agricoles à l'intérieur des sous-districts agricoles. On peut donc conclure que des fonds supplémentaires de 50 à 60 millions de dollars par année représentent la limite supérieure des besoins potentiels. Les 204,6 millions de dollars prévus pour le Fonds de compensation agricole offrirait donc un tel financement pour au moins quatre ans.

La carte suivante présente les districts et les sous-districts agricoles des Prairies; elle indique aussi les districts dont les ventes normales sont supérieures de 10 %, inférieures de 10 % et égales, respectivement, à leurs parts proportionnelles de production. Les districts qui présentent un rapport supérieur à la moyenne produisent davantage de céréales pour l'exportation que pour le marché intérieur. Quant aux districts dont le rapport est inférieur à la moyenne, il s'agit de districts où l'on retrouve de vastes pâturages, des terres à foin, des zones d'alimentation du bétail ou encore des régions où l'on cultive des grains qui ne sont pas visés par les taux statutaires.

Kendement moyen du blé sur les terres
en jachère estivale et en chaume
15 juillet 1983
Tableau IV

District Agricole Manitoba	Terres en jachère 1981	Terres en jachère 1982	Terres en chaume 1981	Terres en chaume 1982	Indice pour deux ans
1	2,509	2,482	1,958	2,024	1.11
2	2,210	2,455	1,775	2,004	1.04
3	2,632	2,677	2,094	2,112	1.18
4	2,768	2,152	1,992	1,493	1.04
5	2,849	2,972	2,026	2,226	1.24
6	2,734	2,535	2,176	1,870	1.15
7	2,618	2,683	2,196	1,394	1.10
8	2,557	2,542	2,149	2,192	1.17
9	2,339	2,784	1,843	2,219	1.13
10	1,958	2,643	1,537	2,051	1.01
11	2,645	2,791	1,836	2,260	1.18
12	2,292	2,287	1,727	1,749	0.99

Sask.

1A	1,986	1,937	1,285	1,345	0.81
1B	2,054	1,917	1,353	1,480	0.84
2A	1,795	1,957	1,285	1,426	0.80
2B	2,040	2,313	1,204	1,749	0.90
3AS	1,612	2,179	1,027	1,587	0.79
3AN	1,775	2,253	986	1,614	0.82
3BS	1,924	2,260	1,122	1,459	0.84
3BN	1,843	2,361	1,210	1,769	0.89
4A	1,836	2,098	1,346	1,278	0.81
4B	1,856	2,401	1,129	1,412	0.84
5A	2,625	2,092	1,754	1,513	0.99
5B	2,686	2,327	1,904	1,641	1.06
6A	1,972	2,387	1,244	1,816	0.92
6B	1,850	2,515	1,210	1,863	0.92
7A	1,931	2,596	1,251	1,977	0.96
7B	2,346	2,549	1,680	1,937	1.05
8A	2,394	1,923	1,700	1,540	0.93
8B	2,271	2,084	1,408	2,165	0.98
9A	2,230	2,387	1,632	1,802	0.99
9B	2,094	2,549	1,448	1,944	0.99

Alberta

1	2,033	2,226	1,421	1,688	0.91
2	2,795	2,744	1,693	2,092	1.15
3	3,060	2,690	2,543	2,071	1.28
4A	2,108	2,603	1,353	1,944	0.99
4E	2,258	2,387	1,639	1,876	1.01
5	3,101	2,831	2,455	2,098	1.29
6	2,747	2,206	1,958	1,762	1.07
7	2,258	1,553	1,673	1,291	0.84

15 juillet 1983

Admissibilité aux subventions

Etablissement de l'admissibilité aux subventions
par district agricole
15 juillet 1983
Tableau V

Manitoba District Agricole	Livrai- sons en 1981-1982	Taux de transport (c./cwt)	Indice taux de transport	Superficie des terres cultivées en 1981 (ha)	Facteurs de ren- dement	Superficie rajustée en fonction de la produc.	Parts proport- tionnelles	Différence entre les livr. et la produc.	Rapport livr./prod.	Rajuste. des livr. positives	Fonds suppl.
1	555	17	0.81	498	1.11	553	669	-114	0.83	0	0
2	621	10	0.86	404	1.04	503	609	12	1.02	10	172
3	537	18	0.66	429	1.18	506	612	-75	0.88	0	0
4	202	19	0.90	180	1.04	187	227	-25	0.89	0	0
5	270	19	0.90	181	1.24	224	272	-2	0.99	0	0
6	310	18	0.66	338	1.15	389	470	-152	0.68	0	0
7	718	16	0.76	654	1.10	719	870	-92	0.89	0	0
8	830	16	0.76	763	1.17	693	1680	-242	0.78	0	0
9	400	14	0.67	351	1.13	397	480	-80	0.63	0	0
10	9	13	0.62	78	1.01	79	95	-86	0.09	0	0
11	182	15	0.71	222	1.18	262	317	-135	0.57	0	0
12	110	16	0.76	242	0.99	240	290	-172	0.41	0	0
				4420		4952	5991	-1163	0.81	10	172
Sask.											
1A	677	10	0.86	560	0.81	454	549	128	1.23	116	164C
1B	558	18	0.86	477	0.84	401	485	73	1.15	63	1051
2A	622	19	0.90	432	0.80	346	418	204	1.49	184	3089
2B	857	20	0.95	608	0.79	547	662	-148	1.29	186	3109
3AS	399	22	1.05	572	0.82	452	547	-148	0.73	0	0
3AB	673	22	1.05	327	0.82	268	324	349	2.07	365	6116
3BS	822	23	1.10	397	0.84	333	403	419	2.04	458	7678
3AB	621	23	1.10	592	0.89	527	637	-16	0.97	0	0
4A	216	24	1.14	266	0.81	215	261	-45	0.83	0	0
4B	532	24	1.14	323	0.84	271	328	-204	1.62	233	3900
5A	1160	20	0.95	806	0.99	798	965	195	1.20	185	3103
5B	1429	19	0.90	886	1.06	939	1136	293	1.26	265	4435
6A	1036	21	1.00	870	0.92	800	968	-68	1.07	68	1132
6B	767	23	1.10	707	0.92	650	787	-20	0.97	0	0
7A	973	24	1.14	599	0.96	575	696	-277	1.40	317	5307
7B	714	24	1.14	519	1.05	545	659	-55	1.08	62	1046
8A	892	21	1.00	628	0.93	584	707	-185	1.26	185	3105
8B	691	23	1.10	632	0.98	619	749	-58	0.92	0	0
9A	971	24	1.14	867	0.99	858	1039	-68	0.93	0	0
9B	728	24	1.14	673	0.99	666	806	-78	0.90	0	0
				11741		10850	13128	-2210	1.17	2681	44911
Alberta											
1	993	22	1.05	732	0.91	666	806	187	1.23	196	3262
2	2523	22	1.15	1452	1.28	1272	2020	503	1.25	527	8820
3	1277	20	0.95	994	1.09	835	1539	-262	0.83	0	0
4A	952	22	1.05	843	1.01	1062	1010	-58	0.94	0	0
4B	1164	22	1.05	1051	1.01	1284	1284	-120	0.91	0	0
5	1159	21	1.00	1207	1.29	1557	1884	-725	0.62	0	0
6	733	23	1.10	921	1.07	905	1192	-459	0.61	0	0
7	1151	24	1.14	1242	0.84	1043	1262	-311	0.91	0	0
				8442		9090	10999	-1047	0.90	723	12102
Grand Total											
				4420		4952	5991	-1163	0.81	10	172
				11741		10850	13128	-2210	1.17	2681	44911
Total											
				9952		9090	10999	-1047	0.90	723	12102
				30118		24092	30118	0	1.00	3414	57185

Approche 2 - Explication des tableaux

Tableau IV - Calcul de l'indice de productivité

Colonnes 1 à 4 - Les données des colonnes 1 à 4 ont été établies par la section des cultures de Statistique Canada pour 1981 et 1982.

Colonne 5 - Indice moyen pour les Prairies

- Rendement moyen des (colonnes 1 à 4) pour chaque district agricole divisé par le rendement moyen pour l'ensemble des districts agricoles.

Tableau V - Supplément de fonds requis

Colonne 1 - Les données proviennent du Tableau I.

Colonne 2 - Taux de transport estimés pour chaque district agricole,

Colonne 3 - Indice de transport calculé pour chaque district,

Colonne 4 - Superficie des terres cultivées dans chaque sous-district, tirée du recensement de 1981.

Colonne 5 - Facteur de rendement provenant du Tableau IV.

Colonne 6 - Superficie rajustée en fonction de la productivité
Colonne 4 x colonne 5.

Colonne 7 - Part proportionnelle des livraisons pour chaque district agricole

Colonne 6 x rendement requis de 1,21 KG/Hectare pour obtenir 30,1 millions de tonnes métriques.

Colonne 8 - Différence entre les livraisons réelles et la part proportionnelle de production
Colonne 7 - colonne 1.

Colonne 9 - Rapport livraisons/production (aux fins de comparaison).

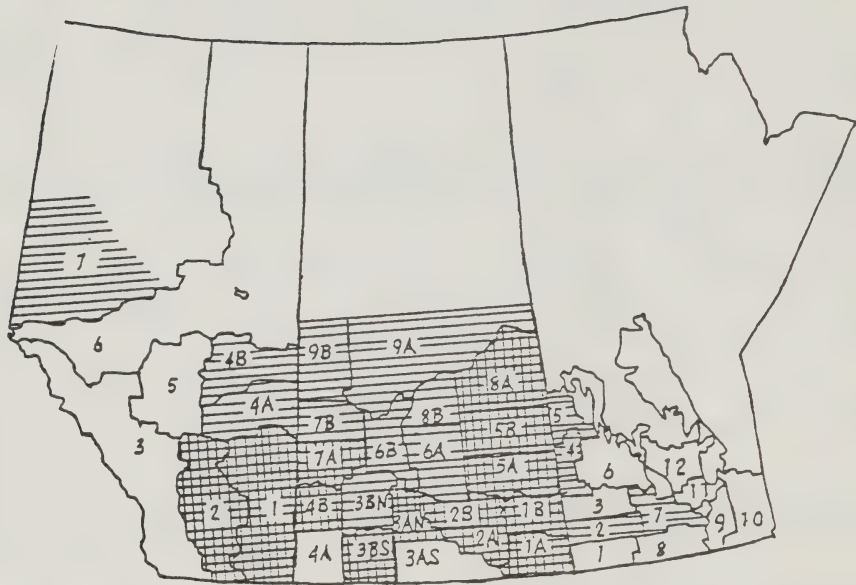
Colonne 10 - Différence positive des livraisons
Différence positive (colonne 8) x indice de transport (colonne 3).

Colonne 11 - Fonds requis pour la compensation agricole
colonne 10 x 16,75 \$ la tonne.

15 juillet 1983

Admissibilité aux subventions

DISTRICTS ET SOUS DISTRICTS AGRICOLES
DE LA RÉGION DES PRAIRIES



RAPPORTS LIVRAISONS/PRODUCTION RAJUSTÉS

INFÉRIEUR À 10 %

PRÈS DE LA NORMALE

SUPÉRIEUR À 10 %

15 juillet 1983

Admissibilité aux subventions

Conclusions

Un programme d'admissibilité aux subventions pour le transport du grain constituerait un compromis pratique entre le versement direct des subventions aux producteurs et le versement direct aux chemins de fer. Ce programme, basé sur le calcul des volumes mis en marché et de la capacité de production et prévoyant l'affectation de 80 % des subventions du Nid-de-Corbeau, respecte les quatre principes énumérés au début de ce document:

- (i) c'est un programme juste et équitable pour tous les producteurs: c'est ainsi qu'on doit percevoir l'établissement de l'admissibilité aux subventions suivant le plus élevé des volumes mis en marché au cours des années précédentes et de la part proportionnelle de la capacité de production;
- (ii) une part minimale des subventions du Nid-de-Corbeau sera versée aux chemins de fer pour assurer le transport de 31,1 millions de tonnes, grâce à l'établissement de l'admissibilité des producteurs aux subventions et au versement sous forme de bons de paiement par les compagnies des silos;
- (iii) un financement minimum est assuré par le gouvernement pour l'entretien du réseau ferroviaire et le respect des normes de rendement par les chemins de fer; et, finalement
- (iv) ce programme ne pénalise en aucune façon la consommation intérieure de grains, que ce soit dans l'industrie de la transformation secondaire ou pour l'alimentation du bétail, car l'admissibilité aux subventions est visible dans le mécanisme d'établissement des prix et les producteurs peuvent avoir droit à une partie des subventions même s'il n'expédient pas leur production par chemin de fer.

L'injection d'au plus 50 à 60 millions de dollars sous forme de fonds supplémentaire, en sus des subventions du Nid-de-Corbeau et ne pénalisant aucun producteur à cause de ses modes de mise en marché ou de l'utilisation locale des grains, assurera une utilisation efficace et efficiente de ce fonds supplémentaire, avec des exigences administratives minimales.

APPENDICE "TRPT-78"

MÉMOIRE

SUR LE

DROIT DU PRODUCTEUR AU TRANSPORT

PRÉPARÉ POUR

LE COMITÉ PERMANENT DU TRANSPORT

4 août 1983

PAR LE

MANITOBA FARM BUREAU

et

LES ASSOCIATIONS DE PRODUCTEURS DE BÉTAIL ET DE VOLAILLE

DU MANITOBA

DROIT AU TRANSPORTPOURQUOI EST-CE NÉCESSAIRE?

- payer les compagnies de chemin de fer crée des distorsions du prix des grains de provende.
- payer les producteurs est lourd, inefficace et crée une réduction de la subvention.
- nécessité d'un mécanisme pour rendre la subvention du Nid-de-Corbeau évidente aux points de livraison.

QU'EST-CE QUE C'EST?

- une allocation de la subvention du Nid-de-Corbeau équivalente et proportionnelle à tous les producteurs

COMMENT CELA FONCTIONNE-T-IL?

- les plus grosses mises en marché historiques et une capacité de production proportionnée
- le producteur épuise ses droits au cours des livraisons normales de grain
- ce qui reste peut être retiré par des règlements comptants trimestriels

QUELS SONT LES RESULTATS?

- neutralité des ressources
- élimine la distorsion du prix des grains de provende
- aucune réduction
- aucun effet négatif sur le secteur du bétail de l'Est

QUEL EN SERA LE COÛT?

- droit annuel par tonne sur environ 3 millions de tonnes

PRINCIPES D'ALLOCATION DE LA
SUBVENTION DU NID-DE-CORBEAU

- 1 JUSTE ET ÉQUITABLE POUR TOUS LES PRODUCTEURS
- 2 UNE PARTIE NÉCESSAIRE EST VERSÉE AUX COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER
POUR L'EXPÉDITION DE 31,1 MILLIONS DE TONNES
- 3 DES FONDS MINIMUM SONT PRÉVUS PAR LE GOUVERNEMENT POUR L'ENTRETIEN
DU RÉSEAU FERROVIAIRE ET DE SON RENDEMENT
- 4 MINIMISE LES EFFETS NÉGATIFS SUR LA CONSOMMATION INTÉRIEURE DU
GRAIN ET LA DIVERSIFICATION DES RÉCOLTES

CAMPAGNE AGRICOLE 1981/82
SIX PRINCIPALES RÉCOLTES/QUEST CANADIEN
APPROVISIONNEMENT DE LA FERME/VENTE
(000 T)

	TOTAL	% DE LA <u>PRODUCTION</u>
1 ^{er} AOÛT 1981	3 484	8,2
PRODUCTION	42 441	100,0
APPROVISIONNEMENT TOTAL	<u>45 925</u>	
LIVRAISON DU PRODUCTEUR	30 664	<u>72,3</u>
SEMENCE	1 748	4,1
PROVENDE /GASPILLAGE		
DOCK	7 434	<u>17,5</u>
VENTE TOTALE	<u>39 846</u>	
31 AOÛT 1982	6 079	14,3

<u>ÉTABLISSEMENT DU COÛT/RÉSEAU FERROVIAIRE</u>	<u>(MILLIONS)</u>
TOTAL REQUIS	803,6 \$ M
REVENU DU NID-DE-CORBEAU	152,0 M
SUBVENTION DU NID-DE-CORBEAU	<u>651,6 M</u>
COÛTS AFFÉRENTS AU VOLUME :	
COÛTS DIRECTS	582,7 M
CONTRIBUTION DE 20%	<u>116,1 M</u>
TOTAL AFFÉRENT AU VOLUME	698,8 M
COÛTS AFFÉRENTS À LA LIGNE	<u>104,8 M</u>
TOTAL	803,6 \$ M

NÉCESSAIRES À L'ENTRETIEN ET AU RENDEMENT

$$104,8 + (40\% \text{ de } 116,1) = 151,2$$

ou 23 % de la SUBVENTION DU NID-DE-CORBEAU

MÉCANISME DU DROIT AU TRANSPORT

- 1 - DÉTERMINER LES MISES EN MARCHÉ HISTORIQUES DE GRAINS STATUTAIRES DU PRODUCTEUR SUR UNE PÉRIODE DE BASE;
- 2 - NORMALISER SELON L'ANNÉE DE BASE LES MISES EN MARCHÉ DE CHAQUE PRODUCTEUR;
- 3 - DÉTERMINER LA CAPACITÉ PROPORTIONNELLE DE CHAQUE PRODUCTEUR À PRODUIRE SA PART DES 30 660 000 DE TONNES DANS LES LIMTES DE SON PERMIS EN 1981-82;
- 4 - COMPARER LES DEUX QUANTITÉS (EN TONNES) POUR CHAQUE PRODUCTEUR ET CHOISIR LA PLUS GRANDE DES DEUX AUX FINS DU CALCUL DE SON DROIT;

- 5 - DÉTERMINER LA PORTION DE LA SUBVENTION DU NID-DE-CORBEAU QUI DOIT ÊTRE PAYÉE DIRECTEMENT AUX COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER AFIN D'ASSURER L'ENTRETIEN D'UN RÉSEAU FERROVIAIRE APPROPRIÉ ET D'ASSURER QUE DES SANCTIONS ET DES RÉCOMPENSES PEUVENT ÊTRE APPLIQUÉES PAR LES AGENCES GOUVERNEMENTALES PERTINENTES;

- 6 - DÉTERMINER LE DROIT MOYEN PAR TONNE POUR 30 660 000 TONNES;

$$\text{DROIT MOYEN} = \frac{651,6 \times ,80}{31\ 100\ 000} = 16,76 \text{ \$/TONNE}$$

- 7 - ALLOUER LE DROIT PAR TONNE AU PRODUCTEUR, TENANT COMPTE DE LA DISTANCE RELATIVE AU PORT POUR CHAQUE PRODUCTEUR;

- 8 - DÉTERMINER LES FONDS TOTAUX REQUIS POUR LE DROIT;
- 9 - AVISER LE PRODUCTEUR DE SON DROIT AU TRANSPORT SUR UNE PAGE DE SON PERMIS DE LA CCB QUI INDIQUERAIT SON DROIT EN TONNES, SON TAUX PAR TONNE ET LA VALEUR TOTALE;
- 10 - LORSQUE LE PRODUCTEUR LIVRERA SON GRAIN À L'ÉLEVATEUR LOCAL, L'AGENT SUIVRA LES ÉTAPES SUIVANTES :
 - I) CONFIRMER LA VALIDITÉ DU DROIT
 - II) CALCULER LES DROITS ÉPUIÉS
 - III) AJOUTER LE MONTANT AU LIVRET DE TALON DU PRODUCTEUR
 - IV) NOTER LE MONTANT DU DROIT
 - V) FAIRE PARVENIR LE TALON À L'ADMINISTRATION CENTRALE POUR TRAITEMENT NORMAL

- 11 - DES DÉDUCTIONS SUPPLÉMENTAIRES AU TRANSPORT SERAIENT PRÉLEVÉES ADVENANT LE CAS OÙ UN PRODUCTEUR N'AURAIT PLUS SUFFISAMMENT DE DROITS POUR COUVRIR LA QUANTITÉ LIVRÉE;
- 12 - UN PRODUCTEUR POURRAIT RETIRER TOUT MONTANT QUI RESTERAIT EN UN RÈGLEMENT COMPTANT LIMITÉ À 25% DE SON DROIT À LA FIN DE CHAQUE TRIMESTRE;
- 13 - LA COMPAGNIE D'ÉLEVATEUR FERAIT UNE DEMANDE DE PAIEMENT À L'AGENCE PERTINENTE DU GOUVERNEMENT DE TOUS LES DROITS ALLOUÉS PAR LE BIAIS DES TALONS;
- 14 - LA COMPAGNIE D'ÉLEVATEUR FAIERAIT LE TRANSPORT DU GRAIN POUR SON EXPÉDITION AUX POINTS DE LIVRAISON; ET

- 15 - PUISQUE LA QUANTITÉ EXPÉDIÉE AUGMENTERA AU DELÀ DE L'ALLOCATION DE 1981-82, LE DROIT EN TONNES DU PRODUCTEUR AUGMENTERA EN PROPORTION DIRECTE DE L'AUGMENTATION PRÉVUE SUR LA BASE DE 31,1 MILLIONS DE TONNES,

ET

LE TAUX PAR TONNE BAISSERA DE FAÇON INVERSEMENT PROPORTIONNELLE A L'AUGMENTATION DE LA QUANTITÉ EN TONNES

ET

LE TAUX PAR TONNE AUGMENTERA DE FAÇON DIRECTEMENT PROPORTIONNELLE À LA PART DU GOUVERNEMENT DES 'AUGMENTATIONS DE COÛT.

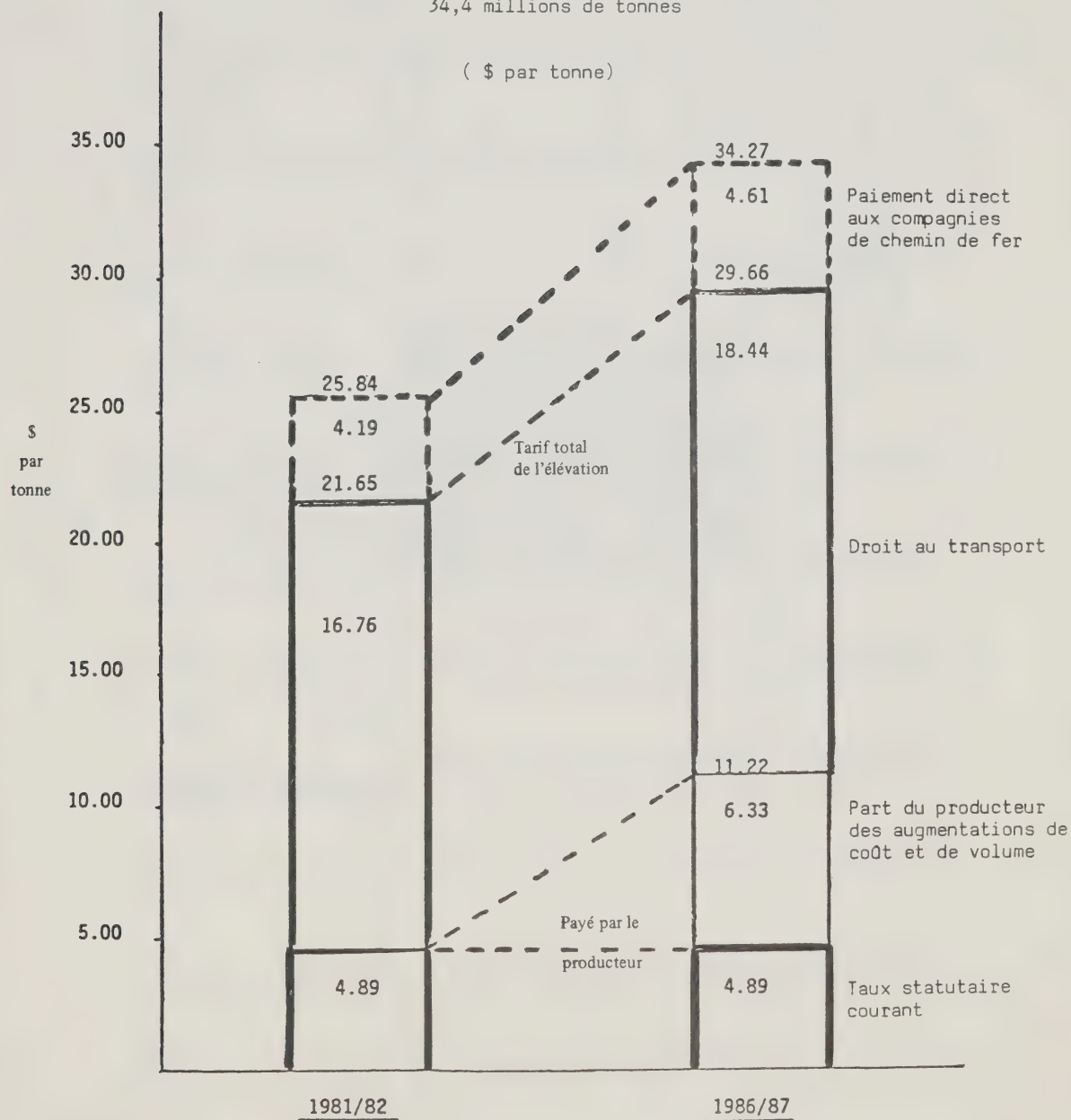
ETABLISSEMENT DES COÛTS FERROVIAIRES1981-82 et 1986-87

<u>ITEM</u>	<u>1981-82</u>	<u>TONNE</u>	<u>1986-87</u>	<u>TONNE</u>
	<u>(MILLIONS)</u>	<u>(\$)</u>	<u>(MILLIONS)</u>	<u>(\$)</u>
TONNES	31,1	-	34,4	-
COÛTS :				
COÛT TOTAL	803,6 \$	25,84\$	1 178,9 \$	34,27 \$
COÛT AFFÉRENT AU VOLUME	582,7	18,74	870,5	25,31
CONTRIBUTION	116,1	3,73	173,7	5,05
COÛT AFFÉRENT À LA LIGNE	104,8	3,37	134,8	3,92
AUGMENTATIONS DE COÛTS :				
DUES À L'INFLATION	-	-	273,6	7,95
DUES AU VOLUME	-	-	101,7	2,96
PART DU GOUVERNEMENT DES 31,3 M TONNES	-	-	141,4	4,11
PART DU PRODUCTEUR	-	-	233,9	6.80

ITEM	PAIEMENTS			
	1981-82 et 1986-87			
	1981-82	TONNE	1986-87	TONNE
	(MILLIONS)	(\$)	(MILLIONS)	(\$)
<u>PAIEMENTS</u>				
REVENU STATUTAIRE COURANT (1)	<u>152,0</u>	<u>4,89</u>	<u>168,2</u>	<u>4,89</u>
SUBVENTION DU NID-DE- CORBEAU (BASE)	651,6	20,95	651,6	18,94
+ PART DU GOUV. DES AUGMENTATIONS DE COÛT	-	-	141,4	4,11
- RETENUE POUR ENTRETIEN DU RÉSEAU	(130,3)	(4,19)	(158,6)	(4,61)
NET POUR DROIT (2)	<u>521,3</u>	<u>16,76</u>	<u>634,4</u>	<u>18,44</u>
PAIEMENTS DIRECTS AUX COMPAGNIES (3)	<u>130,3</u>	<u>4,19</u>	<u>158,6</u>	<u>4,61</u>
PART DIRECTE DU PRODUCTEUR :				
AUGMENTATIONS DE COÛT	-	-	132,2	3,84
AUGMENTATIONS DE VOLUME	-	-	85,5	2,49
TOTAL DIRECTS PRODCTEURS (4)	-	-	<u>217,7</u>	<u>6,33</u>
PAIEMENTS TOTAUX				
(1 + 2 + 3 + 4)	803,6	25,84	1 178,9	34,27

Calcul du tarif moyen d'un élévateur rural

- 1981-82 Plein taux compensatoire fondé sur
31,1 millions de tonnes
- 1986-87 Volume et augmentation de coût fondée sur
34,4 millions de tonnes



Établissement de l'admissibilité aux subventions
par district agricole
15 juillet 1983
Tableau V

Manitoba District Agricole	Livrai- sons en 1981-1982	Taux de transport (c./cwt)	Indice taux de transport	Superficie des terres cultivées en 1981 (ha)	Facteurs de ren- dement	Superficie rajustée en fonction de la produc.	Parts propor- tionnelles	Différence entre les livr. et la produc.	Rapport livr./prod.	Rajuste. des livr. positives	Fonds suppl.
1	555	17	0.81	498	1.11	553	669	-114	0.83	0	0
2	621	18	0.86	484	1.04	503	609	12	1.02	10	172
3	537	18	0.86	429	1.18	506	612	-75	0.88	0	0
4	202	19	0.90	180	1.04	187	227	-25	0.89	0	0
5	270	19	0.90	181	1.24	224	224	-2	0.99	0	0
6	318	18	0.86	338	1.15	389	470	-152	0.68	0	0
7	778	16	0.76	654	1.10	719	870	-92	0.89	0	0
8	838	16	0.76	763	1.17	893	1080	-242	0.78	0	0
9	400	14	0.67	351	1.13	397	480	-80	0.83	0	0
10	9	13	0.62	78	1.01	79	95	-86	0.09	0	0
11	182	15	0.71	222	1.18	262	317	-135	0.57	0	0
12	118	16	0.76	242	0.99	240	290	-172	0.41	0	0
Sask.	4828			4420		4952	5991	-1163	0.81	10	172
1A	677	18	0.86	560	0.81	454	549	128	1.23	110	1640
1B	558	18	0.86	477	0.84	401	485	73	1.15	63	1051
2A	622	19	0.90	432	0.80	346	418	204	1.49	184	3089
2B	857	20	0.95	608	0.90	547	662	195	1.29	186	3109
3AS	359	22	1.05	572	0.79	452	547	-148	0.73	0	0
3AN	673	22	1.05	327	0.82	268	324	349	2.07	365	6116
3BS	822	23	1.10	397	0.84	333	403	419	2.04	458	7678
3UD	621	23	1.10	592	0.89	527	637	-16	0.97	0	0
4A	216	24	1.14	266	0.81	215	261	45	0.83	0	0
4B	532	24	1.14	323	0.84	271	328	204	1.62	213	3900
5A	1160	20	0.95	806	0.99	798	965	195	1.20	185	3103
5B	1429	19	0.90	886	1.06	939	1136	293	1.26	265	4435
6A	1036	21	1.00	870	0.92	800	968	68	1.07	66	1132
6B	767	23	1.10	707	0.92	650	787	-20	0.97	0	0
7A	973	24	1.14	599	0.96	575	696	277	1.40	317	5307
7B	714	24	1.14	519	1.05	545	659	55	1.08	62	1046
8A	892	21	1.00	628	0.93	584	707	185	1.26	185	3105
8B	691	23	1.10	632	0.98	619	749	-58	0.92	0	0
9A	971	24	1.14	867	0.99	858	1039	-68	0.93	0	0
9B	728	24	1.14	673	0.99	666	806	-78	0.90	0	0
Alberta	15338			11741		10850	13128	-2210	1.17	2681	44911
1	993	22	1.05	732	0.91	666	806	187	1.23	196	3262
2	2523	22	1.05	1452	1.28	1670	2020	503	1.25	527	8820
3	1277	20	0.95	994	1.05	1272	1539	-262	0.83	0	0
4A	952	22	1.05	843	0.99	835	1010	-58	0.94	0	0
4B	1164	22	1.05	1051	1.01	1062	1284	-120	0.91	0	0
5	1159	21	1.00	1207	1.29	1557	1884	-725	0.62	0	0
6	733	23	1.10	921	1.07	985	1192	-459	0.61	0	0
7	1151	24	1.14	1242	0.84	1043	1262	-111	0.91	0	0
Total cartiel	9952			8442		9090	10999	-1047	0.90	723	12102
Total	30118			24603		24892	30118	0	1.00	3414	57185

CALCUL DE BASE POUR L'ORGE AU MANITOBA1986-87

PRIX DE THUNDER BAY	125,00 \$/TONNE
---------------------	-----------------

DÉDUCTIONS :

FRAIS DE MANUTENTION (20% en 1982)	14,75
ENTREPOSAGE (90 jours et 20% en 1982)	3,00
INTÉRÊT (90 jours à 12%)	<u>3,75</u>

TOTAL	21,50
-------	-------

NET AVANT TRANSPORT	103,50
---------------------	--------

DÉDUCTION AU TRANSPORT SI PAYÉ A 100% AUX COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER

TARIF DE TRANSPORT À L'ÉLEVATEUR =

$$11,22 \text{ \$/TONNE} \times \left(\frac{17 \text{ CWT}}{21 \text{ CWT}} \text{ POUR LE MNITOBA} \right) = 9,10 \text{ \$}$$

PRIX DE L'ORGE À LA FERME	94,40 \$/TONNE
---------------------------	----------------

DÉDUCTION AU TRANSPORT SI LE DROIT ALLOUÉ EST 80% DU NID-DE-CORBEAU

TARIF DE TRANSPORT À L'ÉLEVATEUR =

$$29,66 \text{ \$/TONNE} \times \left(\frac{17 \text{ CWT}}{21 \text{ CWT}} \text{ POUR LE MANITOBA} \right) = 24,00 \text{ \$}$$

PRIX DE L'ORGE À LA FERME	79,50 \$/TONNE
---------------------------	----------------

AU MANITOBA, IL FAUT ENVIRON 1/3 DE TONNE D'ORGE POUR UN PORC

COÛT DE LA PROVENDE - 100% AUX COMPAGNIES	94,40 X ,33 = 31,45
---	---------------------

COÛT DE LA PROVENDE AVEC DROIT	79,50 X ,33 = <u>26,50</u>
--------------------------------	----------------------------

DIFFÉRENCE	4,95 \$/ PORC
------------	---------------

EXEMPLE # 1PRODUCTEUR DE GRAIN DU MANITOBA

7 SECTIONS, 1000 ÂCRES CULTIVÉS, 800 POUR L'ORGE
RÉCOLTE 1986-87 - ,87 TONNE/ÂCRE OU 700 TONNES
MISE EN MARCHÉ À 90% OU 630 TONNES À L'ÉLEVATEUR - LE RESTE
POUR SEMENCE ET REPORT

CALCUL DU DROIT

MISE EN MARCHÉ HISTORIQUE	550 TONNES
AJUSTÉ A 34,4 M TONNES	
$550 \times \frac{34,4}{31,1} = 608$	608 TONNES

PART PROPORTIONNÉE DE LA PRODUCTION

1000 ÂCRES X ,38 TONNES/ÂCRE	
(1,12 X 1,17) FACTEUR DE PRODUCTIVITÉ =	500 TONNES
AJUSTÉ A 34,4 M TONNES	
$500 \times \frac{34,4}{31,1} = 553$	553 TONNES

TRANSPORT LOCAL	24,00 \$/TONNE
DROIT LOCAL PAR TONNE	14,90 \$/TONNE
TOTAL TRANSPORT	9,10 \$/TONNE

DROIT TOTAL 608 X 14,90 \$ = 9,059,20 \$

REVENU TOTAL D'UNE VENTE DE 630 TONNES À UN ÉLEVATEUR

AVEC DROIT	608 TONNES	X	94,40	=	57,395,20 \$
SANS DROIT	22 TONNES	X	79,50	=	<u>1,749,00 \$</u>
					<u>59,144,20 \$</u>

OPTION 1 - VENDRE 600 TONNES À L'ÉLEVATEUR
30 TONNES AU VOISIN

(LIVRAISON)	PRIX À L'ÉLEVATEUR	600	X	94,40	=	56,640,00
(VENTE)	VOISIN	30	X	79,50	=	2,385,00
(APPLIQUER)	RESTE DE DROIT	8	X	14,90	=	<u>119,20</u>
						<u>59,144,20 \$</u>

OPTION 2 - ACHAT DE PROVENDE POUR 1000 PORCS 330 TONNES

LIVRE LE RESTE

ÉLEVATEUR	300	X	94,40	=	28,320,00
VENTE PAR PORCS	330	X	79,50	=	26,235,00
DROIT	308	X	14,90	=	<u>4,589,20</u>
					<u>59,144,20 \$</u>

EXEMPLE # 2GRAIN DU MANITOBA/PRODUCTEUR DE PORC

- 7 SECTIONS
- 1000 ÂCRES CULTIVÉS
- 800 ACRES D'ORGE
- 1000 PORCS MIS EN MARCHÉ PAR ANNÉE

<u>RENDEMENT 1986-87</u>	- ,87 TONNES/ÂCRE OU	700 TONNES
	- PROVENDE AUX PORCS	330 TONNES
	- SEMENCE ET REPORT	70 TONNES
	- LIVRAISON NETTE	300 TONNES

MISES EN MARCHÉ HISTORIQUES 210 TONNES

AJUSTÉ A 34,4 M TONNES

$$210 \times \frac{34,4}{31,1} = 232 \quad 232 \text{ TONNES}$$

PART PROPORTIONNÉE DE LA PRODUCTION

$$1000 \times ,38/\text{ACRE} \times 1,31 = 500 \text{ TONNES}$$

AJUSTÉ À 34,4 M TONNES

$$500 \times \frac{34,4}{31,1} = 553 \quad 553 \text{ TONNES}$$

TRANSPORT LOCAL 24,00 \$ TONNE

DROIT 14,90 TONNE

TRANSPORT NET 9,10 \$ TONNE

DROIT TOTAL 553 TONNES X 14,90 = 8,239,70 \$

REVENU TOTAL DE LA RÉCOLTEAVEC DROIT

VENTE À L'ÉLEVATEUR	300 TONNES	X	94,40		28,320,00 \$
VENTE PAR PORCS	330 TONNES	X	79,50		26,235,00
RESTE DU DROIT	253 TONNES	X	14,90		<u>3,769,70</u>
					<u>58,324,70 \$</u>

OPTION 1 - VEND SON ENTREPRISE DE PORC ET
LIVRE 630 TONNES À L'ÉLEVATEUR

AVEC DROIT

VEND À L'ÉLEVATEUR 553 X 94,40 = 52,203,20

SANS DROIT

VEND À L'ÉLEVATEUR 77 X 79,50 = 6,121,50
58,324,70 \$

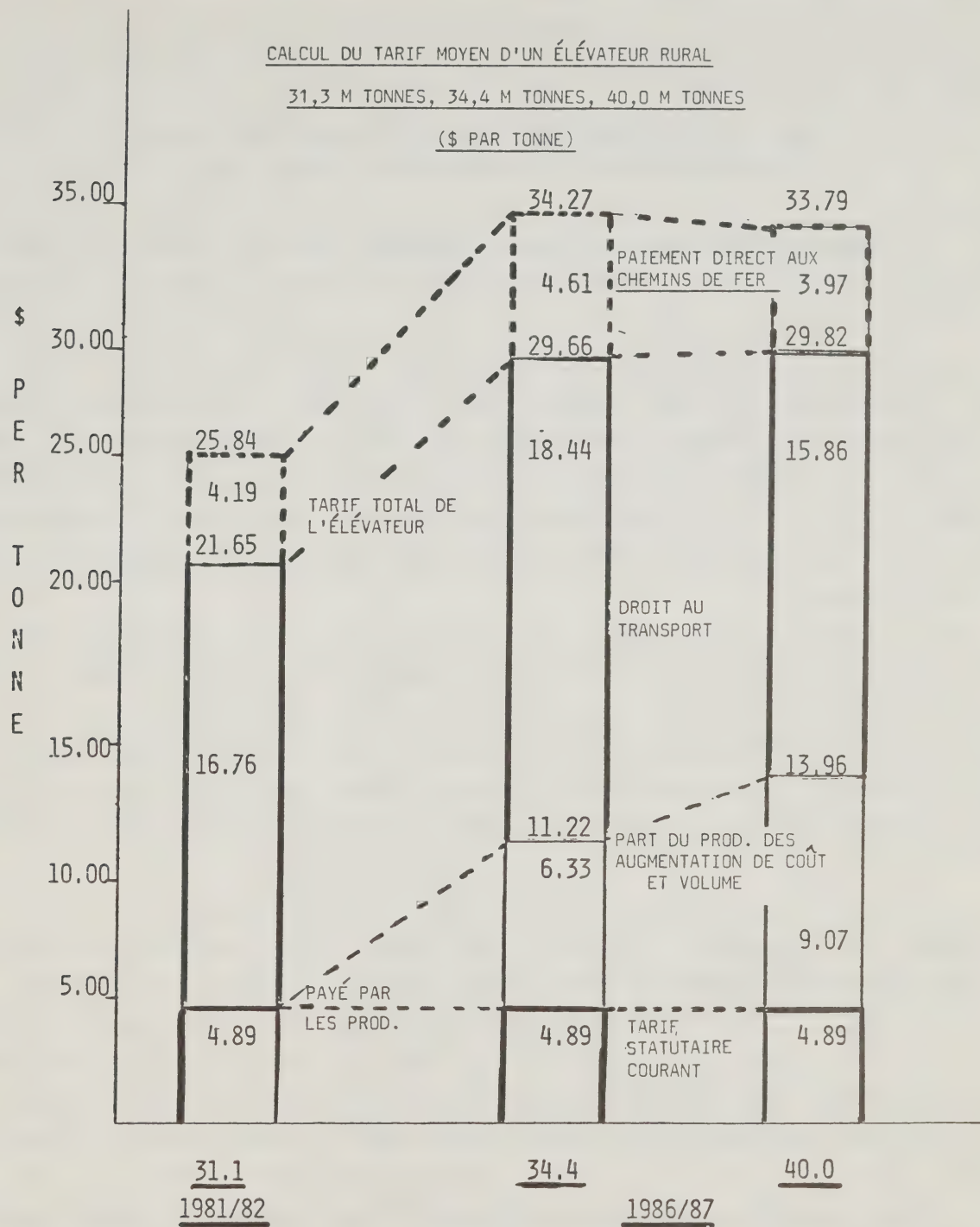
COÛT D'EXPÉDITION COMPARÉ DE 40 M TONNES À 34,4 M TONNESEN 1986-87

ITEM	1986-87 (MILLIONS)	TONNE (\$)	1986-87 (MILLIONS)	TONNE (\$)
TONNES	<u>34,4</u>	-	40,0	-
TOTAL COÛTS FERROVIAIRES	1 178,9 \$	34,27 \$	1 351,5 \$	33,79 \$
COÛT AFFÉRENT AU VOLUME	870,5	25,31	1 013,9	25,35
CONTRIBUTION	173,7	5,05	202,8	5,07
AFFÉRENT À LA LIGNE	134,8	3,92	134,8	3,37
AUGMENTATIONS DE COÛT :				
DUES À L'INFLATION	273,6	7,95	273,6	6,84
DUES AU VOLUME	<u>101,7</u>	2,96	<u>274,3</u>	6,86
PART GOUV.	141,4	4,11	141,4	3,54
PART PRODUCTEUR	<u>233,9</u>	6,80	<u>406,5</u>	10,16

COUT D'EXPÉDITION COMPARÉ DE 40,0 M TONNES À 34,4 M TONNES

EN 1986-87

	34,4 M TONNES		40,0 M TONNES	
	(MILLIONS)	\$/TONNE	(MILLIONS)	\$/TONNE
REVENU STATUTAIRE COURANT (1)	<u>168,2</u>	<u>4,89</u>	<u>195,6</u>	<u>4,89</u>
SUBVENTION DU NID-DE- CORBEAU (BASE)	651,6	18,94	651,6	16,29
+ PART GOUV. DE AUGMENTATION DE COÛT	141,4	4,11	141,4	3,54
- RETENUE POUR ENTRETIEN DU RÉSEAU	(158,6)	(4,61)	(158,6)	(3,97)
NET POUR DROIT (2)	<u>634,4</u>	<u>18,44</u>	<u>634,4</u>	<u>15,86</u>
PAIEMENT DIRECT AUX CHEMINS DE FER (3)	<u>158,6</u>	<u>4,61</u>	<u>158,6</u>	<u>3,97</u>
PART DIRECTE DE PROD.				
AUGMENTATIONS DE COÛT	132,2	3,84	132,2	3,31
AUGMENTATIONS DE VOLUME	85,5	2,49	230,7	5,77
TOTAL DIRECTE DES PRODUCTEURS	<u>217,7</u>	<u>6,33</u>	<u>362,9</u>	<u>9,07</u>
TOTAL DES PAIEMENTS	1 178,9	34,27	1 351,5	33,79



APPENDICE «TRPT-79»

Mémoire de la Manitoba Cattle Producers Association
au sujet du projet de loi C-155

La Manitoba Cattle Producers Association tient tout d'abord à expliquer pourquoi les éleveurs du Manitoba ont décidé de s'occuper de la question du transport du grain.

Pour ce faire il faut comprendre comment est établi le prix du grain que les éleveurs des Prairies doivent payer. Étant donné qu'une forte proportion de la production du grain des Prairies est destinée à l'exportation, les prix dépendant des conditions prévalentes sur les marchés mondiaux du grain. L'approvisionnement national et les conditions de la demande ne sont pas les seuls critères pour l'établissement des prix. En règle général, les prix sont établis à partir des prix pratiqués à Londres ou à Rotterdam, en tenant compte de la concurrence américaine et australienne, puis entrent en ligne de compte les coûts du transport du grain des Prairies aux points d'expédition vers le reste du monde.

Au cours des dernières années, alors que les coûts sans cesse croissants du transport ont transformé le tarif statutaire du Nid-de-Corbeau en une subvention importante aux transporteurs de grain, les producteurs de grain des Prairies ont obtenu un prix net plus élevé que ce qu'ils auraient obtenu sans ce tarif. Les acheteurs de grain dans les Prairies, qu'il s'agisse des concasseurs de colza ou des parcs d'engraissement, ont dû offrir un prix plus élevé pour conserver les approvisionnements. La subvention du Nid-de-Corbeau a donc eu pour effet d'imposer une taxe aux utilisateurs de grain des Prairies.

L'exception à cette règle s'est produite deux ou trois fois en dix ans alors que les ventes à l'exportation n'étaient pas suffisantes ou que le réseau de transport n'était pas adéquat pour transporter tous les approvisionnements disponibles, ce qui a entraîné un surplus de grain sur le marché local. Dans ces cas, les prix du grain sont souvent bien inférieurs aux prix mondiaux, ce qui, dans une large mesure, neutralise les effets de la taxe du Nid-de-Corbeau. Ces circonstances ont été la cause d'un grand ressentiment envers la politique nationale au sujet du grain de provende entre les acheteurs et les vendeurs, dans les Prairies, et les acheteurs, ailleurs au Canada, qui constataient avec envie les prix peu élevés pratiqués dans les Prairies.

Nous prévoyons donc qu'en l'absence de toute mesure globale quant au transport du grain, ces surplus se produiront plus souvent à l'avenir. On pourrait alléguer que les éleveurs du Manitoba ont tout intérêt à empêcher la réforme du Nid-de-Corbeau afin d'avoir accès périodiquement à du grain beaucoup moins coûteux.

Toutefois, ces surplus périodiques ont aussi des effets secondaires bien moins souhaitables et nous croyons qu'il faut les éviter. Les surplus de grain des Prairies ont eu un effet déstabilisant sur notre industrie. Nous avons constaté l'apparition subite de parcs d'engraissement dont le seul objet était la mise en marché du grain. Cela a pour effet de faire monter le prix du bétail et d'induire en erreur les éleveurs.

De plus, comme nous l'avons mentionné, ces surplus engendrent souvent des conflits entre les acheteurs et les producteurs de grain de provende dans les Prairies et dans le reste du Canada. Nous croyons qu'une solution juste au problème du Nid-de-Corbeau pourra contribuer à réduire les tensions que provoque la politique nationale au sujet du grain de provende.

C'est pourquoi la MCPA a décidé d'appuyer la modernisation du réseau ferroviaire du Canada. Nous avons de plus appuyer le paiement du déficit actuel du Nid-de-Corbeau, de 651 millions de dollars, au bénéfice des producteurs de grain des Prairies. Nous n'avons pas demandé et nous ne demanderons pas une part quelconque de cette subvention fédérale à titre d'éleveurs de bétail. Nous exigeons simplement que cette subvention soit versée d'une manière qui ne mène pas à l'imposition d'une taxe du Nid-de-Corbeau aux utilisateurs du grain des Prairies.

Une subvention versée directement aux chemins de fer aurait de toute évidence un tel effet sur notre industrie si des installations sont mises en place pour éviter les surplus périodiques.

Nous sommes loin d'être enthousiasmés par les recommandations du rapport Gilson qui prévoyaient qu'une taxe du Nid-de-Corbeau nous serait imposée en totalité, en 1983-1984, puis progressivement éliminée jusqu'à ce qu'environ 20 p. cent des 651 millions de dollars soient versés directement aux chemins de fer. Toutefois, il s'agissait d'un compromis et, pour contribuer à atteindre un accord, la MCPA a appuyé les recommandations de Gilson.

Nous pouvons également rappeler au comité que les engagements supplémentaires du gouvernement de fournir des wagons-trémies et d'améliorer les lignes d'embranchement ont les mêmes conséquences pour les transporteurs de grain des Prairies. Ces subventions directes pourraient entraîner un écart supplémentaire égal à trois fois le Nid-de-Corbeau.

Nous sommes encore moins satisfaits de l'annonce faite par le gouvernement, en février dernier, qui n'établissait pas clairement une élimination progressive du versement des subventions aux chemins de fer au-delà des 50 p. cent à la période d'examen fixée en 1985-1986. S'il n'est pas établi clairement que cet effet négatif doit être éliminé, nous ne serions pas en faveur de la proposition. C'est pour cette raison que notre appui était conditionnel.

La MCPA a été surprise et déçue de constater que les pressions combinées des dirigeants des coopératives de grain de l'Ouest et de l'UPA, au

Québec, ont amené le gouvernement à renverser sa décision quant à la méthode de paiement de la subvention.

Les organismes regroupant les producteurs de bétail et de volaille du Manitoba ont demandé à Westburn Consultants d'étudier la pénalité économique imposée à nos industries par ce renversement de situation. À l'annexe A, les calculs quant à l'utilisation du grain de provende au Manitoba donnent un total de 946 000 tonnes par année. Les rajustements quant au stock destiné à la consommation de fourrage ne sont pas inclus. À l'annexe B, les calculs permettent d'établir le coût net par année pour l'industrie du bétail au Manitoba entre l'annonce faite en février, quant à la politique visant à l'élimination progressive des paiements destinés aux chemins de fers, jusqu'à concurrence de 50 p. cent, et l'annonce postérieure, quant à la poursuite des paiements directs de subvention aux chemins de fer. On en arrive à un montant de 8,2 millions de dollars en 1985-1986. La pénalité économique imposée aux industries de l'élevage du bétail et de la volaille par les paiements aux chemins de fer atteint donc 16,4 millions de dollars. Pour l'industrie du bétail au niveau de production actuel, il s'agit de 394 000 tonnes multipliées par 17,34 \$ par tonne, soit un montant de 6,8 millions de dollars.

Nous tenons à souligner le fait que ce fardeau imposé à nos producteurs est inutile. Son élimination ne coûterait absolument rien au gouvernement. Il suffit d'adopter une méthode de paiement qui contribue à la capacité de concurrence des producteurs de grain sur le marché de l'exportation sans imposer une telle taxe du Nid-de-Corbeau aux éleveurs de bétail.

Pour toutes les raisons susmentionnées, la MCPA insiste pour que le projet de loi C-155 soit modifié. Nous avons une proposition qui permettra d'atteindre un certain nombre d'objectifs importants.

Nous voulons qu'il soit tout à fait clair que si le projet de loi C-155 n'est pas modifié pour éliminer les articles qui imposent une pénalité économique directe aux éleveurs du Manitoba, les dirigeants de la MCPA se verront dans l'obligation de coopérer avec les groupes qui veulent empêcher l'entrée en vigueur du projet de loi. Nous ne faisons pas cette déclaration à la légère car nous avons constamment appuyé le gouvernement tout au long du processus.

Avant de décrire notre proposition, nous tenons à formuler un autre point. Si la pénalité économique dont il a été question est imposée aux utilisateurs de grain de l'Ouest, il en résultera des revenus nets inférieurs, une production éventuellement plus faible et une consommation réduite du grain de provende des Prairies.

La première porcherie qui ferme ou le premier bouvillon qui n'est pas engrainé dans les Prairies en raison des dispositions que contient présentement le projet de loi C-155 signifiera l'étalement des 651 millions de dollars sur un plus grand nombre de tonnes à l'exportation, au-delà des 31.1 millions de tonnes prévues pour les producteurs de grain.

La méthode de paiement proposée par les organismes regroupant les éleveurs du Manitoba comporte comme élément principal l'élimination de la dilution de la subvention du Nid-de-Corbeau au transport du grain destiné à l'exportation. Le fait est que notre proposition est aussi intéressante pour les producteurs de grain des Prairies et qu'elle améliorera leur sort à l'avenir plus que ne le fait le projet de loi C-155 en prévoyant le versement direct de la subvention aux chemins de fer.

Nous insistons sur le fait que nous essayons d'établir une méthode de paiement qui n'impose pas un fardeau économique aux utilisateurs de grain des Prairies mais qui crée le climat économique qui existerait s'il ne devait y avoir aucune subvention.

Ceux qui se sont opposés à cette approche ont allégué que nous tentions de créer des stimulants économiques pour les utilisateurs de grain des Prairies au détriment des utilisateurs de grain des autres régions. Il est important de souligner que tel n'est pas le cas.

Si la présente proposition est adoptée, laquelle impose une pénalité économique aux utilisateurs de grain des Prairies et, par conséquent, a pour effet de réduire le traitement régional du grain, il en découlera les effets négatifs suivants:

- réduction de la population agricole
- réduction du nombre d'emplois ruraux
- déclin plus fort des villes et des villages des Prairies
- réduction de l'emploi et de l'activité économique dans les Prairies
- utilisation modifiée des terres

La proposition

En élaborant la proposition suivante au sujet de la méthode de paiement, nous visions à atteindre deux objectifs de plus que les propositions précédentes, à savoir: atteindre une neutralité complète des ressources et éliminer les parties les plus contestables des propositions quant aux paiements destinés aux producteurs. Nous avons atteint ce dernier en établissant un système qui ne constitue pas un paiement au producteur et qui élimine l'effet de dilution que subissent les producteurs et les transporteurs de grain.

Tout au long du processus de modification du Nid-de-Corbeau, la MCPA a mis de l'avant plusieurs choix qui permettent d'atteindre une neutralité économique. Avant les audiences de la commission Gilson, nous avons rédigé un document dans lequel nous proposons que la subvention du Nid-de-Corbeau soit

versée aux producteurs en nous fondant sur les données passées du marché, mais au cours des audiences nous nous sommes rendus compte de la faiblesse de cette proposition. Bien que nous ayons reconnu les problèmes inhérents à une telle formule, nous n'avons pas trouvé de meilleure solution et nous avons donc appuyé le rapport Gilson.

Au cours des discussions qui ont eu lieu à l'été de 1982, nous avons exploré d'autres possibilités dont le crédit au transport des marchandises.

Les critiques de notre engagement ont suggéré qu'en tant que producteurs de bétail nous tentions d'obtenir une partie de la subvention de 651 millions de dollars au transport du grain pour notre propre bénéfice. Nous réfutons énergiquement une telle allégation.

Avec l'élaboration du Producer Freight Entitlement en coopération avec d'autres groupes d'éleveurs du Manitoba et Westburn Consultants, nous sommes fiers du système mis au point qui permet d'atteindre une neutralité économique en minimisant considérablement les paiements de toutes sortes autres que la subvention au transport du grain destiné à l'exportation.

Cette proposition entraîne un montant global de 651 millions de dollars et une augmentation progressive des montants qui seront versés directement à titre de subvention au transport du grain à l'exportation sans diminution des bénéfices actuels des agriculteurs qui ne sont que des producteurs et des expéditeurs de grain destiné à l'exportation.

L'utilisation du fonds agricole de rajustement pourrait fournir les montants supplémentaires nécessaires pour atteindre une neutralité économique. Nous obtenons ce résultat en permettant que seuls des montants résiduels, une fois que tout le grain destiné à l'exportation est expédié, soient versés directement aux producteurs. Ces montants pourraient varier entre 30 et 60 millions de dollars par année. C'est une somme minime comparée aux effets économiques du traitement secondaire qui pourrait en découler.

Le mémoire du Manitoba Farm Bureau fournira une explication complète de la proposition, aidé en cela par la participation de Westburn Consultants.

Toutefois, les points principaux sont les suivants:

- 1) Déterminer la mise en marché du grain statutaire sur une période de référence qui reflète l'activité normale sans les distorsions dues au climat ou aux conditions des récoltes. Nous recommandons la période de cinq ans allant de 1977-1978 à 1981-1982 pendant laquelle 27 791 000 tonnes ont été mises en marché en moyenne.

- 2) Normaliser les mises en marché de chaque producteur par rapport à l'année de référence 1981-1982, soit 30 660 000 tonnes. Cela exigera une augmentation d'environ 10 p. cent pour chaque producteur selon une moyenne de cinq ans.

3) Déterminer la capacité proportionnelle de chaque producteur à produire sa part des 30 660 000 tonnes selon les autorisations afférentes à ses terres pour 1981-1982.

- la capacité proportionnelle doit tenir compte de la superficie totale (culture et jachère) ajustée en fonction des facteurs de productivité relative tels que les récoltes passées, les sols et la rotation des récoltes.

4) Comparer les deux tonnages calculés pour chaque producteur:

i) la mise en marché moyenne sur cinq ans du grain statutaire et

ii) sa capacité proportionnelle de production fondée sur la superficieensemencée; choisir le chiffre le plus élevé comme tonnage pour l'admissibilité.

NOTA: Le total du tonnage de tous les producteurs doit être égal au total de la capacité de production, soit 30 660 000 tonnes.

5) Déterminer la part de la subvention du Nid-de-Corbeau qui doit être versée directement aux chemins de fer pour assurer l'entretien du réseau ferroviaire et pour veiller à ce que les pénalités et les récompenses quant au rendement des chemins de fer soient administrées par des organismes gouvernementaux appropriés.

Coûts des chemins de fer en millions de dollars (1981-1982)

Besoins totaux	803,6
Revenu du Nid-de-Corbeau	152
Coûts directs	582,7
Contribution de 20%	116,1
Total afférent au volume	698,8
Coûts afférents aux lignes	104,8
Total	803,6

Montant maximum exigé pour assurer l'entretien du réseau ferroviaire et la surveillance du rendement:

Coûts afférents aux lignes	104,8 millions de dollars
Maximum de 40% de la contribution (116,1 x ,4)	46,4
	<hr/>
Total exigé	151,2
Proportion de la subvention du Nid-de-Corbeau	151,2 - 23,2%
	<hr/>
	651,6

La proportion recommandée est de 20% de la subvention totale puisque la part de contribution doit être amenée progressivement par le gouvernement sur une période de quatre ans, par conséquent une retenue maximale n'est pas exigée.

- 6) Déterminer l'allocation moyenne par tonne pour 30 660 000 tonnes

$$\frac{651,6 \times ,80}{31\ 100\ 000} = 16,76 \text{ \$ par tonne}$$

31 100 000

C'est la subvention moyenne par tonne fondée sur la mise en marché pour 1981-1982, soit 16,76 \$.

- 7) Allouer la subvention par tonne aux producteurs en tenant compte de la distance relative du port pour chaque producteur:

étant donné les zones existantes pour le tarif du transport des marchandises, chaque subvention par tonne destinée au producteur serait ajustée à la baisse ou à la hausse à partir de la moyenne de \$16,76 pour tenir compte de la distance au port.

- 8) Déterminer les exigences totales de financement à partir du critère de la distance et du choix des mises en marché ou du tonnage ajusté de la production.

Il a été calculé que le tonnage total pour la subvention dépassera les 30 660 000 tonnes par quelque 2 à 4 millions de tonnes et cela, si l'on tient compte de l'ajustement au transport, représente des fonds supplémentaires de l'ordre de 35 à 70 millions de dollars.

NOTA: Il faut remarquer qu'à ce point tous les calculs n'ont été effectués qu'une seule fois et le montant des fonds supplémentaires devrait être un montant fixe. Ces montants n'augmenteront que par le

montant de l'augmentation des coûts assumée par le gouvernement fédéral sur la part fixe du producteur (3%, jusqu'en 1985-1986, à 6% les années suivantes) pour les 31,1 millions de tonnes et en rapport aux fonds libérés pour l'allocation des subventions soit un montant exempt de retenue pour l'entretien du réseau et la surveillance du rendement.

9) Chaque producteur serait averti de sa subvention au transport par une page de son livre d'autorisation de la C.C.B. où il serait indiqué les calculs de tonnage pour sa capacité de production et de mise en marché, la subvention ajustée à la distance par tonne, et le montant total de la subvention, celui étant le plus grand des deux tonnages fois sa subvention par tonne.

10) Quand un producteur livre le grain au silo de la région, l'agent suivra les étapes suivantes en plus du processus habituel pour le règlement au comptant comme la confirmation du contingent de calcul du règlement, la déduction de la O.S.G.O. et le versement des acomptes, le cas échéant, ainsi que la déduction du transport et de la manutention.

i) Confirmer la disponibilité de la subvention pour le producteur en question;

ii) calculer le montant entamé de la subvention en tenant compte du tonnage livré fois le facteur de subvention par tonne au point de livraison;

iii) ajouter ce montant au bon de paiement au comptant du producteur;

iv) enregistrer le montant de la subvention comprise dans le règlement par rapport au montant total admissible et

v) envoyer le bon de paiement au comptant à l'administration centrale pour le traitement habituel.

11) S'il ne reste pas au producteur un montant de subvention suffisant pour respecter les conditions quant au tonnage livré et le tarif du transport régional, le calcul de son règlement au comptant tiendra alors compte des déductions supplémentaires pour le transport des marchandises. Cette situation ne se produira que dans les années où la récolte permet au producteur de mettre en marché une production plus forte que celle de la moyenne établie pour cinq ans.

12) Si un producteur n'utilise pas au complet sa subvention pendant un trimestre ou pendant la campagne agricole il pourra alors retirer ce qui reste sous forme de règlement au comptant au silo. Le retrait maximal sera limité à 25% de la subvention à la fin de chaque trimestre (novembre, février, mai et août), plus tout montant accumulé pendant les

trimestres précédents. Le reste serait 25% de la subvention annuelle totale moins les montants déjà touchés pour les livraisons.

Les producteurs qui ont mis en marché une partie de leur production inférieure à ce qu'ils avaient l'habitude de faire (à cause de mauvaises récoltes ou d'un changement dans le programme de mise en marché) ou qui utilisent habituellement une forte proportion de leur production sur l'exploitation agricole pour l'engraissement du bétail, demanderont un retrait de tout montant résiduel. Il est prévu que ces retraits porteront sur environ 2 à 4 millions de tonnes, soit près de 10% de la totalité des fonds alloués.

13) Les propriétaires de silos demanderaient à l'organisme gouvernemental approprié (probablement l'Office de stabilisation du grain de l'Ouest) le paiement de la subvention allouée par le biais des bons au comptant. Les silos auront alors l'argent nécessaire pour payer tous les frais d'expédition au chemin de fer pour le tarif régional du transport des marchandises. Ils auront déjà déduit les frais de transport pour les tarifs statutaires et pour tous les nouveaux tarifs établis pour couvrir la part du producteur de l'augmentation des coûts ferroviaires et des livraisons prévues dépassant les 31,1 millions de tonnes. Il est à remarquer que les frais administratifs supplémentaires déboursés par les propriétaires de silos seront dans une large mesure compensés par le paiement anticipé des frais de transport, mais il se peut que des frais supplémentaires soient nécessaires pour la manutention.

14) Les propriétaires de silos paieraient le transport du grain jusqu'aux terminaux. Si le grain doit être livré par camion ou vendu régionalement à partir du silo, le prix d'un tel grain devrait refléter le plein montant du tarif de transport à ce silo, y compris la subvention afférente.

En coopération avec le Manitoba Hog Board, son organisme délégué et d'autres groupes d'éleveurs de bétail et de volaille du Manitoba, la MCPA a entrepris une campagne d'information auprès des gens de concert avec les délégués du Manitoba Pool Elevators.

Dans la plupart des cas, les membres de ces groupes sont aussi membres actifs du Manitoba Pool. Par exemple, le vice-président de la MCPA et membre de notre comité du grain de provende et du transport, Dave Fulton, est aussi un délégué du Pool. Un autre membre du Conseil, Doug McLaron, est président du comité régional du Pool de Neepawa.

Lorsque nous parvenons à convaincre nos voisins que la proposition que nous formulons élimine toutes les objections que le Pool a pu soulever au sujet des précédentes propositions, nous obtenons d'excellentes réactions. Nous avons aussi parlé aux membres régionaux du comité et nous avons obtenu les mêmes réactions favorables.

Au moment de la rédaction de notre mémoire, nous n'avons pas pu rencontrer un nombre suffisant de délégués pour obtenir un résumé complet des résultats. Nous prévoyons pouvoir en préparer un pour les audiences qui auront lieu à Winnipeg.

Nous devons souligner que nos efforts de consultation se sont heurtés à la volonté de certains membres du personnel du Manitoba Pool Elevators de créer un état de siège parmi les membres du Pool sur cette question, des membres du conseil de direction jusqu'aux délégués et aux membres du comité. Notre principal problème, dans ce processus parfois épuisant, est d'obtenir que les gens nous écoutent. Lorsque nous y parvenons, les réactions à notre proposition sont excellentes.

La seule critique qui demeure, avec raison, est que notre système est trop compliqué. Il est évidemment plus compliqué qu'un paiement direct aux chemins de fer. Toutefois, les données sont déjà disponibles, ce qui en fait un problème relativement simple d'informatique de manière à pouvoir effectuer tous les calculs. Quant au producteur, le processus au moment de la livraison du grain au silo est presque identique à celui qui existe à l'heure actuelle. Étant donné qu'il représente un changement minime au dossier du producteur, il devrait être accepté sans trop de résistance. Nous croyons que c'est pour cette raison que certains producteurs préféreraient le paiement aux chemins de fer car une telle proposition représente un changement minime pour eux.

Préoccupations du Québec

Nous croyons que toutes les préoccupations essentielles des éleveurs de bétail du Québec ont été couvertes par le travail accompli par les fonctionnaires d'Agriculture Canada. Une mesure législative qui prévoit un versement de la subvention selon une méthode qui crée une neutralité économique pour les utilisateurs de grain des Prairies n'aura aucun effet direct et que des effets indirects mineurs sur les éleveurs hors des Prairies.

Nous croyons que les pressions exercées découlent du fait que le gouvernement péquiste poursuit d'autres objectifs. Ils ont vu la possibilité d'attaquer le gouvernement fédéral alors que celui-ci faisait un effort majeur dans une autre région du pays.

Deuxièmement, l'UPA a perçu l'occasion de manoeuvrer pour obtenir des concessions financières dans d'autres domaines. Nous nous demandons s'ils ne sont pas désappointés d'avoir réussi à faire changer la méthode de paiement perdant ainsi un moyen de pression.

Nous serions prêts à appuyer des mécanismes automatiques si l'on peut nous démontrer que les agriculteurs québécois devaient souffrir des changements que nous proposons. Nous sommes absolument convaincus que de tels mécanismes ne fonctionneront pas.

Réflexions sur le processus global

À notre avis, il serait malheureux que les événements qui ont eu lieu cette année quant à cette question aient pour effet de décourager le gouvernement d'utiliser le processus mis en oeuvre par les audiences de la commission Gilson pour élaborer une politique dans d'autres domaines.

Nous croyons que l'idée de faire participer les personnes les plus touchées par un changement de politique à l'élaboration d'une nouvelle politique sous la direction et l'aide de quelqu'un qui a des connaissances économiques est tout à fait louable.

Le processus Gilson a parcouru des étapes importantes vers une meilleure compréhension de la question de la part de tous les participants. Le processus a abouti à un certain degré de consensus sur bien des points de controverse. La grande exception fut bien sûr la méthode de paiement, mais nous sommes venus tout près d'un accord.

Il faut constater que plus le gouvernement a attendu, après le dépôt du rapport Gilson, plus le consensus s'est effiloché. Nous croyons qu'il aurait dû agir très rapidement et laisser le soin au comité d'étudier la mesure proposée quitte à reprendre le même processus.

Nous pensons que des discussions plus calmes auraient pu avoir lieu plutôt que la bataille à laquelle nous avons assisté au cours de l'année écoulée.

Conclusions

Le présent projet de loi est loin de répondre aux attentes du gouvernement et des personnes engagées dans le processus. Tel qu'il est maintenant, il s'agit d'un mauvais projet de loi qui, en plus des conséquences économiques néfastes dont nous venons de parler, ne fera que nourrir la colère et l'amertume des Canadiens de l'Ouest envers le gouvernement fédéral. Il accentuera de plus les différences au sein des organismes agricoles de l'Ouest et pourrait très bien sonner le glas des organismes agricoles de trois provinces de l'Ouest dont les membres s'affrontent présentement sur les positions à adopter jusqu'à la période d'examen prévue pour 1985-1986.

Messieurs, votre comité peut encore sauver ce projet de loi et en faire une mesure qui recevra l'appui de tous les Canadiens. Si vous adoptez un amendement sur la méthode de paiement qui n'impose pas une pénalité économique aux utilisateurs de grain de l'Ouest, la MCPA saluera votre sagesse et appuiera totalement la mesure législative.

Nous concluons en répétant que le projet de loi, dans son état actuel, représente une folie économique et est indigne d'un gouvernement national.

Produits de l'élevage au Manitoba
et consommation moyenne de grain statutaire

Année	Bouvillons tête (000)	Génisses tête (000)	Porcs tête (000)	Lait litre (000,000)	Oeufs douz. (000,000)	Poulets volaille (000,000)	Dindes volaille (000,000)
1977	179,100	97,700	840,900	283,700	48,300	12,600	1,250
1978	167,900	86,000	842,600	283,000	49,300	14,100	1,160
1979	142,500	68,000	1054,000	279,900	48,900	15,200	1,300
1980	130,700	69,500	1171,800	288,100	51,200	16,100	1,250
1981	134,200	65,200	1166,800	288,600	51,600	16,900	1,180
Moyenne	150,880	77,280	1015,220	284,660	49,860	14,980	1,228
Grain(t) par	1,800 tête	1,600 tête	0,310 tête	0,270 litre (000)	1,430 douz. (000)	3,800 volaille (000)	25,500 volaille (000)

Utili- sation tonne(000)	271,584	123,648	314,718	76,858	71,300	56,924	31,314
--------------------------------	---------	---------	---------	--------	--------	--------	--------

Remarques:

Consommation moyenneBouvillons: 9:1 conv. aliments x 300 kg grain x 66% gr. sta. 1,8 t/tête.Génisses: 8,5:1 conv. aliments x 250 kg grain x 75% gr. sta. 1,6 t/tête.Porc: verrats & truies 1 200 kg/an x 92% sta. - 45 kg

25 gorets/an

sevrage 25 kg x 80% sta./an - 20 kgélevage 100 kg x 82% sta./an - 82 kgboucherie 180 kg x 90% sta./an - 162 kg

309 kg/porc

Laiterie: 6 kg concentré/jour x 80% gr. sta. - ,27kg/l

18 l/production quotidienne

Oeufs: 1,86 kg/douz. conv. aliments x 77% gr. sta. - 1,43 kg/douz.Poulets: 4,4 kg/volaille x 82% gr. sta. - 3,8 kg/volaille

Dindes: À bouillir 10,8 kg/volaille x 75% gr. sta. x 25% marché

À rôtir 41,8 kg/volaille X 75% gr. sta. X 75% marché - 25,5 kg/volaille

DIFFÉRENCE DU PRIX DU GRAIN DE PROVENDE
FACTEUR DE RAJUSTEMENT DU TRANSPORT - MANITOBA

POIDS MOYEN	TARIF DU NID-DE-CORBEAU	1972-1973 - 1981-1982	
	<u>Points du CN</u>	<u>Livraisons</u>	<u>Dollars</u>
MANITOBA	3,70/tonne	3,506,8	12,975,5
Saskatchewan	4,80/tonne	13,106,9	62,913,1
Alberta et C.-B.	4,95/tonne	7,025,7	34,777,2
		23,639,5	110,665,8\$
MOYENNE 4,68\$ /tonne			

FACTEUR DE RAJUSTEMENT POUR LE MANITOBA $\frac{3,70\$}{4,68\$} = ,79$

	COÛTS FERROVIAIRES				
	83/84	84/85	85/86	86/87	91/92
TONNAGE	32,10	32,60	33,20	34,40	40,80
COÛTS FERROVIAIRES BRUTS	842,10	939,10	1038,50	1178,90	1836,50
TARIF BRUT	408,00	521,90	649,30	782,10	1443,10
SUBVENTION DU NID-DE-CORBEAU	210,90	284,90	364,60	396,10	398,30
SUBVENTION NETTE DU NID-DE-CORBEAU	197,10	237,00	284,70	386,00	1044,80
TARIF BRUT/TONNE	12,71	16,01	19,56	22,74	35,37
TARIF NET/TONNE	6,14	7,27	8,58	11,22	25,60
<hr/>					
DIFFÉRENCE	6,57	8,74	10,98	11,52	9,77
AJUSTEMENT/DISTANCE	0,79	0,79	0,79	0,79	0,79
DIFFÉRENCE DE TARIF POUR LE MANITOBA	5,19	6,90	8,67	9,10	7,72
CONSUMMATION DU GRAIN DE PROVENDE (TONNES)	946,00	946,00	946,00	946,00	946,00
COÛT NET EN MILLIONS DE DOLLARS	4,91	6,53	8,20	8,61	7,30

APPENDICE "TRPT-80"

MÉMOIRE PRÉSENTE PARL'OFFICE DE COMMERCIALISATION DES PRODUCTEURS DE LAIT DU MANITOBAAUCOMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

L'Office de commercialisation des producteurs de lait du Manitoba vous remercie de l'avoir autorisé à témoigner devant votre comité.

Notre objectif principal, aujourd'hui, est d'exprimer notre satisfaction à l'égard de la décision prise par le gouvernement de modifier le tarif du Nid-de-Corbeau, et d'exprimer également notre insatisfaction à l'égard de certaines dispositions du Bill C-155, notamment de la formule de paiement des subventions aux sociétés de chemin de fer.

Le Bureau de l'agriculture du Manitoba doit lui aussi venir témoigner et vous avez sans aucun doute déjà lu son mémoire. Je dois donc vous dire immédiatement que nous appuyons sa position. Par ailleurs, puisqu'il analyse en détail la formule de paiement (en recommandant la liberté de choix), il n'est pas nécessaire que je revienne moi-même longuement sur ce sujet.

Au Manitoba, presque tous les producteurs laitiers sont également producteurs céréaliers. En conséquence, nous n'avons aucun intérêt à ne pas adopter une position objective, puisque nous ne souhaitons faire courir de risques ni aux cultivateurs ni aux éleveurs.

Selon nous, le débat en cours au sujet de la formule de paiement est interprété par certains comme l'expression d'un conflit interne entre deux catégories de producteurs (producteurs céréaliers contre éleveurs). Nous ne partageons pas cette interprétation car nous estimons que ce débat correspond plutôt à la recherche d'une formule de paiement qui soit bénéfique à l'ensemble de l'agriculture. Dès l'origine, l'Office de commercialisation des producteurs de lait du Manitoba a affirmé qu'il ne saurait approuver une formule de paiement qui soit néfaste aux producteurs céréaliers à long terme. Nous avons toujours été opposés, et nous le sommes encore, à toute politique destinée à faire payer aux producteurs céréaliers l'expansion de l'industrie de l'élevage, en les obligeant à vendre leurs grains trop bon marché. Une telle politique serait en effet cause d'instabilité et d'insatisfaction à long terme. Or, la formule de paiement optionnelle est satisfaisante dans la mesure où elle n'entraîne aucune réduction des prix payés aux producteurs céréaliers, tout en étant bénéfique à l'ensemble de l'agriculture. Elle permet aux producteurs d'obtenir une juste rémunération pour leurs céréales, tout en éliminant certains obstacles auxquels font face les éleveurs, puisqu'ils auront la possibilité d'acheter des céréales à un coût réaliste, sans avoir à payer en plus le montant de la subvention au transport.

Selon nous, il est extrêmement important, pour tous les producteurs céréaliers, de préserver l'avenir de l'industrie de l'élevage, et même d'encourager son expansion. Cela permettrait non seulement d'assurer le marché des céréales, mais aussi d'éviter que les superficies actuellement consacrées à l'élevage, dans les

provinces de l'Ouest, ne soient transformées en terres de culture pour produire des céréales destinées à l'exportation. Avec la formule de paiement envisagée par le Bill C-155, c'est-à-dire en payant directement les sociétés de chemin de fer, les producteurs ne bénéficient de la subvention au transport que s'ils cultivent des grains destinés à l'exportation. Cela sera néfaste à la production de grains de provende, donc à l'industrie de l'élevage tout entière. Non seulement les céréales actuellement utilisées à l'intérieur de nos frontières seront-elles détournées vers les marchés extérieurs, mais bon nombre des terres productives actuellement consacrées à des cultures herbagères seront alors converties à la culture de céréales d'exportation. De ce fait, l'offre de céréales augmentera considérablement, ce qui pénalisera les producteurs céréaliers actuels puisqu'il y aura une vaste dilution de la subvention au transport.

Puisque je parle de production herbagère, je vous rappelle que les herbages destinés à l'industrie laitière sont des terres extrêmement productives. D'aucuns s'imaginent encore que l'on peut élever des vaches, douze mois par an, sur des terres rocheuses, marécageuses ou inutilisables. Cela est peut-être le cas 4 ou 5 mois par an au Manitoba et en Saskatchewan mais, pendant les autres mois, il faut procéder à la récolte des foins produits par des terres qui pourraient facilement être consacrées à la production céréalière.

Selon nous, préserver l'industrie de l'élevage des provinces de l'Ouest est nécessaire non seulement à la stabilité de la production céréalière mais aussi au développement de ces provinces.

Puisque j'ose espérer que personne ne conteste le principe du développement économique de tout le pays, chacun conviendra que l'Ouest ne peut se développer en restant une région exclusivement céréalière. Si tel était le cas, les petites localités connaîtraient un déclin irréversible car les exploitations agricoles seraient obligées de se regrouper continuellement, réduisant d'autant l'emploi. Il est donc crucial que nous puissions accueillir d'autres industries pour créer d'autres emplois. Or, ce sont les industries secondaires, assurant la transformation des divers produits de base, qui sont les plus créatrices d'emploi.

Je n'en citerai que deux exemples. Dans l'industrie laitière, le nombre d'entreprises de transformation du lait a diminué de 45 % entre 1970 et 1979, alors que le nombre d'emplois n'y a diminué que de 12 %, passant de 30 657 à 26 972. Cette évolution a permis des gains d'efficacité considérables, puisque la valeur ajoutée par employé a augmenté de 350 %.

Autre exemple. Dans l'industrie du porc, chaque dollar investi produit des retombées supérieures à cinq dollars.

Pour assurer cette expansion, nous devons trouver de nouveaux marchés pour nos produits, non pas au Québec ou en Ontario, puisque, si l'on en croit les statistiques, le coût du transport de produits finis dans ces régions est supérieur à l'aide au transport des céréales, mais plutôt dans l'Ouest américain et dans les pays du Bassin du Pacifique. Maintes études ont montré que ce sont là nos

marchés d'avenir. Si tel est le cas, nous devons nécessairement redevenir compétitifs par rapport aux autres pays.

Un autre élément du Bill C-155 qui nous préoccupe considérablement est la limite de 31,1 millions de tonnes. En effet, si nous voulons augmenter nos exportations, il faudra hausser ce plafond, mais seulement si les paiements augmentent en proportion. Nous sommes en effet fermement opposés à toute dilution de la subvention au transport qui résulterait de son application à une production additionnelle. Par ailleurs, un tel phénomène réduirait la capacité de gestion des producteurs.

En effet, leurs décisions ne seraient pas prises en fonction de leurs coûts de transport, mais en fonction des décisions prises par tous les autres producteurs de l'Ouest. Or, les producteurs de lait du Manitoba sont bien placés pour savoir qu'un tel système serait inéquitable, puisqu'ils sont déjà accablés par un système identique dans leur province pour le paiement du lait.

On peut éviter la dilution de la subvention au transport en ayant recours à diverses solutions, et il n'est donc pas nécessaire de n'envisager qu'un système de crédits individuels, comme le font les tenants de la formule de paiement optionnelle. Avec le système de quotas actuel, toutes les céréales livrées au-delà d'un certain niveau pourraient être assujetties au plein tarif de transport.

Nous avons déclaré, au début de notre présentation, que les tarifs de transport devaient être modifiés. Cependant, considérant l'état qui enserme actuellement les agriculteurs, du fait de l'augmentation des coûts et de la diminution des prix, il importe d'inclure dans la loi une clause de sauvegarde pour protéger leur capacité de payer. A l'origine, les producteurs avaient proposé que l'augmentation maximum des coûts qu'ils seraient obligés d'assumer chaque année ne soit que la moitié de l'augmentation totale, jusqu'à un plafond de 3 %. Le coût résultant n'aurait donc pu être que le maximum permis par la clause de sauvegarde, soit 8 % du prix à la ferme. Le gouvernement propose quant à lui un maximum de 6 % par an, jusqu'à un plafond de 10 % du prix à l'exportation. On se trouve donc confronté à deux méthodes de calcul différentes pour la même clause de sauvegarde. A titre d'information, notre chiffre de 8 % du prix à la ferme représente entre 6 et 7 % du prix à l'exportation. On constate donc immédiatement une différence sensible entre les deux propositions. De notre côté, nous continuons à affirmer qu'une part équitable assumée par les producteurs devrait correspondre à la moitié de l'augmentation, jusqu'à un plafond de 3 %, avec une clause de sauvegarde de 6 à 7 % du prix à l'exportation (ou 8 % du prix à la ferme).

Je pourrais aborder bien d'autres sujets, monsieur le président, mais je pense avoir déjà explicité nos préoccupations fondamentales. Je rappellerai pour terminer que nous appuyons sans réserve la formule de paiement optionnelle, qui devrait donner satisfaction aux deux catégories de producteurs, puisque son résultat

pratique devrait être de transférer plus de 90 % de la subvention du Nid-de-Corbeau aux sociétés de chemin de fer, par l'intermédiaire des éleveurs, tout en garantissant la neutralité des ressources pour les autres produits.

Veillez agréer, monsieur le président, l'expression de nos sentiments distingués.

L'OFFICE DE COMMERCIALISATION DES PRODUCTEURS DE LAIT DU MANITOBA

A. V. Rampton

Président

APPENDICE «TRPT-81»

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU COMITÉ PERMANENT DE L'AGRICULTURE DE LA CHAMBRE
DES COMMUNES PAR LA MANITOBA FARM BUSINESS ASSOCIATION

juillet 1983

Objet: Avantage pour l'agriculture des Prairies de verser toute
subvention fédérale du Nid-de-Corbeau directement aux agriculteurs

Le Manitoba Farm Business Association pense que le versement de toute subvention fédérale du Nid-de-Corbeau à l'industrie du grain des Prairies devrait aller directement aux producteurs plutôt qu'aux chemins de fer. Le réseau canadien actuel étant fondé sur des subventions massives du gouvernement versées à la plupart des industries nationales, de l'exploitation pétrolière à l'industrie laitière en passant par le secteur manufacturier, il n'est pas possible d'ignorer l'industrie de la production du grain et de demander qu'aucune subvention du Nid-de-Corbeau ne soit versée. La méthode proposée visant à verser 651 millions de dollars directement aux chemins de fer entraînera plus d'inconvénients à long terme que d'avantages pour l'agriculture des Prairies. Des subventions versées par un gouvernement central pour encourager l'exportation directe de produits bruts de certaines autres régions est une attitude colonialiste classique qui tend à garder cette région dépendante de ces exportations directes et nuit au développement du secteur secondaire dans la région.

Un versement aux chemins de fer encouragera l'exportation du grain. Un versement aux producteurs encouragera l'utilisation ou le traitement régional du grain. Alors que le marché d'exportation sera la destination principale de la majeure partie du grain des Prairies, il n'est pas nécessaire de décourager l'utilisation régionale du grain pour garantir un marché fort à l'exportation. Les deux marchés peuvent se développer de concert et lorsque les deux sont concurrentiels, c'est préférable pour l'expansion de l'économie des Prairies que le grain soit transformé en viande, huile, malt ou farine ici plutôt qu'en Asie, en Europe ou dans l'est du Canada.

L'Association reconnaît les contingences de la situation politique actuelle où l'intention du gouvernement fédéral de payer les chemins de fer découle de l'opposition organisée par les pools des Prairies et les producteurs de bétail du Québec. Nous proposons un plan qui tiendra compte de ces objections et, du même coup, offrira un stimulant à l'expansion économique des Prairies. Le plan permettra à tout détenteur d'un livre d'autorisation de la Commission canadienne du blé de choisir, avant le début de la campagne agricole 1983-1984, de voir sa part de la subvention fédérale lui être versée directement ou d'être créditée à son compte sur le transport ferroviaire de son grain. Si 2/3 des producteurs devaient choisir un versement direct, il sera alors clair

que les producteurs de grain des Prairies ont exprimé leur opinion quant à la manière dont ils veulent que cette subvention soit versée. Dans ce cas, la totalité de la subvention sera versée directement aux producteurs. Si moins de 2/3 des producteurs choisissent un versement direct, alors chaque producteur pourra toujours choisir la meilleure utilisation pour la subvention.

Ce plan offre aux producteurs des Prairies une maîtrise maximale de leur exploitation. Les pools ne devraient pas s'y opposer, puisque, s'ils agissent selon les vœux de leurs membres, un nombre suffisant de producteurs choisira un versement de la subvention aux chemins de fer et l'effet de leur politique actuelle sera maintenu. Si, en fait, plus des 2/3 des producteurs choisissaient un versement aux chemins de fer, alors l'Association accepte que la totalité de la subvention soit versée aux chemins de fer, de manière à éviter la création d'une bureaucratie exigée pour l'administration de versements partagés. Si l'un ou l'autre des choix devait recevoir plus des 2/3 des appuis, nous croyons que la méthode devrait être conservée jusqu'en 1985-1986, année où les agriculteurs pourraient à nouveau faire un choix qui serait alors retenu indéfiniment.

La proposition enlève la décision controversée du versement aux chemins de fer des mains du caucus libéral et la remet entre celles de ceux qui sont directement touchés. Elle permet l'expression d'un consensus des agriculteurs des Prairies fondé sur un choix démocratique fait par chaque individu.

L'Association admet qu'il y aura des problèmes logistiques dans toute méthode qui vise à verser la subvention du Nid-de-Corbeau directement aux producteurs. Étant donné que le montant actuel en dollars par producteur est une part relativement petite du revenu agricole total, nous pensons que la méthode la plus simple devrait être employée. Nous proposons que chaque détenteur de livre d'autorisation de la Commission canadienne du blé soit payé en fonction de la superficie ensemencée en utilisant les récoltes moyennes de l'assurance-récolte pour chacun des districts des Prairies. Cela exigerait un minimum de calculs et paierait chaque agriculteur selon la quantité de grain produite.

L'Association reconnaît la valeur des initiatives prises pour résoudre les problèmes du transport du grain de l'Ouest. Il serait dommage que de tels efforts soient gâchés par les effets nuisibles qu'aurait sur le reste de l'économie des Prairies un versement aux chemins de fer.

Nous admettons que de nombreux détails de notre plan doivent être mis au point et nous serions heureux de travailler étroitement avec le gouvernement et d'autres organismes agricoles des Prairies à cette fin.

Manitoba Farm Business Association

JOHN DUVENAUD

APPENDICE "TRPT-82"

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

par

Cargill Limited

Winnipeg, Manitoba

au sujet du Bill C-155

Loi sur le transport du grain de l'Ouest

le 19 juillet 1983

Winnipeg

La société Cargill appuie résolument l'initiative annoncée par le gouvernement fédéral en février 1982 de réformer complètement le système de transport des grains de l'Ouest.

Nos 140 élévateurs primaires des Prairies nous permettent de manutentionner environ 7 % des céréales livrées chaque année dans les provinces de l'Ouest. Bien que nous n'ayons pas participé aux négociations entreprises par M. Gilson en 1982, nous lui avons fait part de notre point de vue. Nous avons d'ailleurs appuyé les recommandations qu'il avait annoncées, et avons demandé au gouvernement d'en assurer le plus rapidement possible la mise en oeuvre.

Lorsque le ministre des Transports a annoncé, le 4 août 1982, son intention d'adopter la majorité des recommandations de M. Gilson, nous étions prêts à appuyer le compromis élaboré par le gouvernement au sujet de la formule de paiement, aussi longtemps qu'au moins 50 % de la subvention du Nid-de-Corbeau serait versée directement à l'agriculteur.

Cependant, lorsque le Bill C-155 a finalement été présenté à la Chambre, en juin 1983, nous avons constaté qu'il n'envisageait de payer la subvention qu'aux sociétés de chemin de fer, et non plus aux agriculteurs.

Le gouvernement étant ainsi revenu sur la politique qu'il avait annoncée, et ayant ignoré la recommandation de M. Gilson au sujet de la formule de paiement, nous ne pouvons plus appuyer son projet.

À titre d'investisseurs dans le système de manutention des grains dans l'Ouest et dans l'Est, et à titre de participant de l'industrie agricole et de l'élevage de l'Ouest, nous estimons qu'il est de notre devoir d'exprimer notre opposition à la politique envisagée par le gouvernement.

L'avenir de l'agriculture de l'Ouest dépend essentiellement d'un système plus efficient de transport des grains, d'une plus grande diversification économique, et de l'implantation dans les Prairies d'industries susceptibles d'ajouter de la valeur aux produits de base.

Selon M. Gilson, aucun de ces éléments ne pourra se matérialiser tant que l'économie des Prairies sera assujettie à une subvention au transport de certains produits destinés à l'exportation.

Certes, l'intention originelle du gouvernement était fort louable, mais le projet de loi correspondant s'arrête bien loin du but. En effet, le seul résultat du Bill C-155 sera de perpétuer un statu quo malsain dans les Prairies.

Le Bill C-155 souffre de plusieurs défauts très importants:

- 1) Tout d'abord, il ne contribue pas du tout à la mise en place d'un système stimulant les gains d'efficience au niveau des transports.

Or, nous n'aurons jamais de système efficient de transport des grains si les participants ne sont pas incités à oeuvrer dans cette voie.

Nous ne l'aurons pas tant que nous nous contenterons d'offrir des incitations partielles à un seul participant, soit les sociétés de chemins de fer, en empêchant l'agriculteur et l'expéditeur d'intervenir pour garantir une utilisation efficace du système de transport.

Ce n'est que s'il reçoit la totalité, ou au moins une partie importante, de la subvention fédérale au transport des grains, et s'il peut en contrepartie constater le niveau réel des coûts de transport, que l'agriculteur sera prêt à exercer des pressions sur les sociétés de manutention des grains pour l'obtention de meilleurs tarifs, et à accepter que des changements soient apportés au système pour qu'une partie plus importante de la valeur des grains retombe en fin de compte dans l'économie agricole.

- 2) Le projet de loi ne contribue aucunement à alléger le fardeau imposé aux industries du bétail et de la volaille dans les Prairies par le transport subventionné des grains.

L'un des problèmes les plus difficiles auxquels s'est attaqué M. Gilson était la situation fâcheuse dans laquelle se trouvent l'industrie du bétail et les industries connexes de fabrication et de transformation des grains de provende. Ce n'est qu'en intégrant les frais de transport réels aux prix des grains de provende que les éleveurs de l'Ouest pourront profiter de leur implantation à proximité des zones de production, tout comme le Québec profite de sa proximité des principaux marchés. Il est dans l'intérêt de tout le pays que

chaque région puisse exploiter au mieux ses avantages économiques naturels.

- 3) Le projet de loi est discriminatoire à l'égard des agriculteurs de la région de Peace River, en Colombie-Britannique.

Cette région céréalière, en expansion rapide, est desservie par la société de chemin de fer de la Colombie-Britannique, appartenant à la province. Alors que les agriculteurs de cette région auraient eu droit à la subvention du Nid-de-Corbeau en vertu du projet original, ils font aujourd'hui face à la perspective de devoir payer des tarifs complètement compensatoires pour expédier leurs céréales, car le Bill C-155 n'envisage de verser la subvention du Nid-de-Corbeau qu'aux deux sociétés nationales, le CN et le CP.

La région de Peace River fait partie de la zone céréalière désignée par la Loi sur la commission canadienne du blé. Elle est donc assujettie aux mêmes quotas et au même système d'affectation des wagons que le reste des Prairies. Nous ne voyons pas pourquoi elle devrait être privée des avantages envisagés par le Bill C-155.

La région de Peace River est desservie par trois sociétés d'éleveurs, soit United Grain Growers, le Groupe du blé de l'Alberta, et Cargill. Sa production céréalière a connu une expansion considérable, et nous pensons que ce phénomène devrait se poursuivre. Nous sommes donc extrêmement préoccupés par le fait que le Bill C-155, conçu pour résoudre la crise financière des sociétés nationales de chemin de fer, risque d'étouffer l'agriculture de cette région.

Pour toutes ces raisons, nous estimons que le gouvernement devrait revenir à son idée première, basée sur l'introduction graduelle d'une formule de paiement aux agriculteurs de la subvention du Nid-de-Corbeau.

Sinon, nous appuyerons la proposition formulée par les représentants de la collectivité agricole de l'Alberta et endossée par maints groupes d'agriculteurs de l'Ouest, dans le but de donner aux agriculteurs de l'Ouest le choix soit de recevoir leur part de la subvention, soit de la transférer directement aux sociétés de chemin de fer. S'ils peuvent exercer un choix, les agriculteurs des Prairies seront les mieux placés pour garantir l'utilisation économique et efficace des subventions.

APPENDICE "TRPT-83"

TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

présenté au : Comité permanent du transport
Chambre des Communes

date : 4 août 1983

19:30 h

La Chambre de commerce de Winnipeg
400-177, Avenue Lombard, Winnipeg, Manitoba, Canada R3B 0W7 - (204) 944-8484

Le 21 juillet 1983

Mlle S. Sirpaul
Commis - Comité permanent du transport
514 - 180, rue Wellington
Chambre des Communes
Ottawa, Ontario
K1A 0A6

Mlle Sirpaul,

Les objectifs énoncés par le gouvernement fédéral de l'élaboration de la nouvelle politique sur le transport du grain sont de réduire les distorsions économiques au sein du secteur agricole et de promouvoir une économie et une efficacité plus grandes du réseau de transport du grain. La Chambre de commerce de Winnipeg appuie pleinement ces objectifs comme fondement à la nouvelle politique.

Afin de réaliser ces objectifs, il est essentiel que les taux de transport reflètent les coûts réels du mouvement du grain et que les expéditeurs paient ces coûts. Un réseau de transport fondé sur ces principes donne aux expéditeurs l'avantage de minimiser les coûts de transport et de manutention dans leur propre intérêt. Mais ils encouragent en même temps la compétition entre les divers modes de transport pour donner un réseau décidé par les personnes qui utilisent ce service. Cela donne nécessairement un réseau de mouvement du grain plus efficace et plus économique.

La Chambre de commerce note que le gouvernement fédéral a engagé des fonds pour réduire le coût net du transport du grain des producteurs.. Ces fonds sont avancés pour réduire les répercussions du changement de

tarif sur eux. Etant donné les objectifs énoncés par le gouvernement fédéral, ces fonds devraient être payés directement aux producteurs afin de promouvoir un réseau efficace. On peut s'en remettre à ces producteurs, qui gèrent des biens immobiliers d'une valeur de 73 \$ milliards et qui dépenseront en 1983 6 \$ milliards en frais d'opération, pour prendre des décisions d'affaires saines pour l'usage de ces fonds.

De plus, le fait que le tarif exigé reflètera le coût réel du mouvement du produit encouragera la transformation de la valeur ajoutée qui sera un bénéfice direct pour Winnipeg et la région des Prairies. De même, les distorsions qui existent actuellement dans le secteur du bétail seront éliminées.

La Chambre encourage le gouvernement à mettre en oeuvre une politique conforme aux objectifs énoncés et à permettre aux producteurs de prendre les décisions commerciales au mieux de leurs intérêts.

La Chambre de commerce de Winnipeg joint une copie de sa politique sur la nouvelle politique sur le transport du grain et espère paraître devant le Comité du transport lorsque celui-ci sera à Winnipeg.

Sincèrement vôtre,

James W. Wright

Président

TRANSPORT DE PRODUITS AGRICOLES

Les taux statutaires actuels sur l'exportation du grain sont en vigueur depuis 1925 sans avoir été modifiés, et, depuis, l'application de ces taux s'est étendue pour couvrir des origines, des produits et des destinations supplémentaires. Maintenant, ces taux sont reconnus comme insuffisants pour compenser le coût des mouvements ce qui, par conséquent, affecte négativement la capacité de mouvement du grain. De plus, ces taux, puisqu'ils s'appliquent seulement à des "grains et des produits du grain" spécifiques, affectent négativement la production et la transformation d'autres produits agricoles dans les Prairies.

Afin d'élaborer une solution à long terme, le gouvernement du Canada offre une aide financière continue, à condition que les producteurs paient une plus grande part des coûts totaux du transport de leurs produits. A cette fin, une ébauche de loi (Projet de loi C-155) a été déposée au Parlement comme instrument pour créer une nouvelle politique sur le transport du grain.

RECOMMANDATIONS

1. Que le gouvernement du Canada soit félicité de s'être attaqué au problème du taux statutaire sur le grain et exhorté à trouver une solution au problème le plus tôt possible.
2. Que les taux de transport des divers produits agricoles ne distordent pas l'avantage comparatif des diverses régions quant à la location de l'industrie primaire et secondaire.
3. Que toute somme fournie par le gouvernement fédéral à titre de compensation au taux statutaire soit payée aux producteurs.

Ceci afin d'assurer que les fonds sont remis entre les mains de ceux qui sont le mieux placés pour assurer que le réseau établi satisfera leurs besoins de la façon la plus efficace.

4. Que, si des subventions font partie d'une politique nationale sur le transport, elles soient clairement identifiables et que des incitations au rendement soient intégrées à toute structure de paiement. Le montant de ces paiements et les bénéficiaires devraient être clairement définis.

APPENDICE «TRPT-84»

MÉMOIRE

DE LA MANITOBA TRUCKING

ASSOCIATION

AU SUJET DU PROJET

DE LOI C-155

LOI VISANT À FACILITER LE TRANSPORT, L'EXPÉDITION ET

LA MANUTENTION DU GRAIN DE L'OUEST

AU COMITÉ

PARLEMENTAIRE

DES TRANSPORTS

INTRODUCTION

La Manitoba Trucking Association (L'Association du camionnage du Manitoba) est une organisation commerciale bénévole qui regroupe des entreprises de camionnage de louage et privées qui fonctionnent dans la province du Manitoba. Fondée en 1932 à titre d'organisation sans but lucratif, elle a été constituée en vertu de la Partie VIII de la Loi sur les compagnies en 1958. L'Association est régie par un conseil d'administration élu par les membres.

L'Association groupe 174 transporteurs de louage qui représentent environ 65 % du nombre des transporteurs qui détiennent des permis de véhicules de service public. Ces transporteurs sont cependant responsables de 90 pour cent de tout le transport des marchandises qui entrent ou qui sortent de la province ou qui sont transportées à l'intérieur de la province.

L'Association compte aussi 150 entreprises, à titre de membres associés, qui fournissent les approvisionnements et les services à l'industrie du camionnage.

La plupart des membres attitrés et des membres associés sont établis dans les collectivités où ils exercent leur activité et fournissent des emplois et de la stabilité à ces endroits, aidant ainsi au maintien de l'existence des régions rurales du Manitoba.

Nous avons actuellement le tarif du Nid-de-Corbeau qui reflète bien le coût du transport de 1897. Ce tarif, demeuré presque sans changement, a été consacré par la loi en 1925 et il est devenu un tarif statutaire.

Bien des personnes, y compris le gouvernement et les exploitants agricoles, sont d'avis que ce tarif était nécessaire pour équilibrer le prix du grain d'exportation de façon qu'il soit concurrentiel sur le marché mondial. Il n'y a cependant aucun doute que les négociateurs de cette entente n'avaient jamais imaginé que les changements auxquels les producteurs sont soumis iraient d'un taux compensatoire de 16 ou 20 pour cent seulement du coût de 1983 à un pourcentage de 7 pour cent du coût en 1990. De fait, à la fin du siècle, il est possible que les frais directs imputés aux producteurs ne soient pas suffisants pour compenser le coût de la facturation des états de compte.

Si nous remontons dans l'histoire, nous ne saurions disputer le raisonnement qui a donné lieu au tarif. Le chemin de fer (le Pacifique Canadien) n'avait aucun concurrent et il pouvait réclamer le taux qu'il voulait et bien souvent en faisait ainsi. L'Ouest du Canada ne possédait qu'une seule industrie et c'était le grain et qu'un seul mode de transport.

La situation est aujourd'hui bien différente. En plus de l'existence d'un deuxième chemin de fer, le camionnage peut offrir un service complémentaire, surtout en raison de l'existence d'un réseau routier moderne.

En 1972, le charbon avait surpassé le grain comme la marchandise qui était le plus expédiée dans les ports de la côte de l'Ouest. En 1979, l'agriculture primaire comptait pour 14 pour cent de toutes les marchandises produites dans l'Ouest du Canada, tandis que l'industrie minière, y compris le pétrole et le gaz, était responsable de 29 pour cent, la construction de 18 pour cent et l'industrie manufacturière de 22 pour cent des marchandises.

Nous ne répétons pas ces faits pour tenter de minimiser l'importance de la production et du transport du grain pour l'économie de l'Ouest du Canada. Il est important cependant de prendre la situation dans sa perspective.

La seule industrie à recevoir un tarif du transport des marchandises subventionné dans l'Ouest du Canada est le grain. Le gouvernement fédéral avait décidé que les contribuables ne pouvaient plus continuer de supporter des subventions toujours grandissantes en faveur de cette industrie.

Le gouvernement a ensuite entrepris une étude qui s'est traduite par des recommandations selon lesquelles ces subventions seraient réduites de façon à aider l'industrie agricole de l'Ouest du Canada à devenir prospère et rentable.

Sans entrer dans les détails des recommandations, voici les points les plus importants:

1. Une subvention annuelle du Nid-de-Corbeau serait faite chaque année au montant de 651,6 millions de dollars.
2. On protégerait en quelque sorte les tarifs du transport des marchandises contre les effets de l'inflation.
3. Il y aurait augmentation du nombre des wagons-tombereaux dans le réseau.
4. On fournirait 670 millions de dollars pour la rénovation des embranchements.
5. L'exploitant agricole acquitterait les frais de la subvention et non les chemins de fer,

On a remarqué ce qui suit dans un document technique présenté au groupe de Gilson:

Un changement apporté au tarif du Nid-de-Corbeau (ou peut-être une subvention fournie aux exploitants agricoles) augmenterait la capacité de concurrence du camionnage par rapport au chemin de fer, ce qui provoquerait des déplacements en camion plus longs et des chargements plus pesants. On constate que l'avènement du camionnage commercial donnera lieu à une répartition des emplois qui en découlent (administration, exploitation, entretien) parmi les collectivités rurales de l'Ouest. Cela pourrait aider à compenser les effets négatifs du camionnage sur les petites agglomérations causées par les trajets de camionnage plus longs et par le rythme accru du regroupement des élévateurs.

L'industrie du camionnage de l'Ouest a souvent dit que nous pouvons jouer un rôle important dans le régime de la cueillette du grain. Nous croyons que la méthode la plus économique de transporter le grain vers les ports est d'utiliser les camions commerciaux qui transportent le grain à partir des élévateurs jusqu'aux terminus internes pour ensuite transporter le grain dans des trains jusqu'au port.

De fait, la Commission canadienne du blé a tenté l'expérience durant la saison d'expédition de 1973-74 en utilisant des camions pour compenser les retards causés par des grèves et par le manque de wagons-marchandises. On a pu aussi éprouver la sureté de ce programme dans l'exploitation des trains.

Durant la campagne agricole de 1973-74, on a ainsi transporté plus de 10,7 millions de boisseaux vers les deux terminus de l'intérieur.

L'un des résultats les plus importants de l'expérience fut de constater qu'il a fallu sept jours aux wagons-marchandises pour aller de Lethbridge à Vancouver et retour mais que lorsqu'on plaçait le grain dans les élévateurs de la campagne, le même voyage durait de 12 à 15 jours.

L'un des éléments qui découlent de l'économie de temps est la cueillette par camion à partir des élévateurs ruraux jusqu'aux terminus de l'intérieur et l'autre est que les trains unitaires n'étaient pas divisés soit au terminus de l'intérieur soit au port.

La signification de cette économie de temps se reflète dans une étude terminée récemment par le groupe d'étude des organismes centraux de coordination; je cite:

«En 1981-82, le groupe des wagons de grain du Canadien National se composait de 14 392 wagons-marchandises dont 8 416 étaient des wagons-tombereaux. On a transporté 14,9 millions de tonnes de grain; le voyage de chaque wagon en moyenne était d'environ 19 jours. Si l'on peut améliorer le cycle des wagons de train d'un jour seulement, le même groupe pourrait transporter 6,7% de grain de plus, soit 1 million de tonnes. De même, on aurait pu transporter la même quantité en utilisant 1 325 wagons de moins, soit une économie de 70 millions de dollars. Si l'on transportait la quantité supplémentaire de 200 millions de dollars, les entreprises primaires d'élevateurs recevraient un surplus de 11 millions de dollars en tarif et les chemins de fer recevraient 25 millions de dollars de plus de revenu brut selon la recommandation Gilson.»

On pourrait se demander: «Quel serait le coût de la réduction de ce cycle si l'on utilisait des camions?»

Là encore, une étude a été effectuée par le groupe d'étude au sujet des embranchements petits ou moyens concernant le transport d'un boisseau de grain en train et aussi par camion. Le coût en est de chaque boisseau expédié d'ici à l'an 2 000 aux termes de la valeur de l'argent de 1983.

Coût de l'embranchement ferroviaire par boisseau expédié par le détenteur de permis	0,57 \$
Coût annuel augmenté en camion par boisseau livré au plus proche point de livraison	0,16 \$
Différence du coût annuel par boisseau entre le transport en camion supplémentaire et l'utilisation de l'embranchement	0,41 \$

L'an dernier, on a transporté environ 450 000 000 de boisseaux de grain des embranchements jusqu'aux ports selon le tarif statutaire. Si nous prenons pour acquis que la moitié de cette quantité a été transportée sur des embranchements petits ou moyens et si on tient compte de l'économie de 0,41 \$ le boisseau réalisée par l'usage des camions, on constate que l'économie éventuelle pourrait être de 90 millions de dollars.

De plus, le Canadien National a entrepris une analyse à l'intention du Dr Gilson au sujet des 32 sous-divisions du CN qui transportaient moins de 1 600 tonnes de grain du mille en 1980 et qui étaient admissibles au programme de rénovation et d'amélioration du gouvernement. Selon le CN, la fermeture de ces lignes aurait épargné environ 138 millions de dollars au gouvernement fédéral.

L'épargne des coûts variables dans son ensemble pourrait s'élever à 32,5 millions de dollars par année.

Il est évident que l'épargne réalisée en ne rénovant pas les lignes ferroviaires petites et moyennes est énorme si l'on y ajoute l'épargne réalisée par l'utilisation des camions pour la cueillette.

Je ne crois pas que quelqu'un doute des avantages de la cueillette en camion. Le problème est de savoir qui assumera le coût réel du transport du grain, qu'il se fasse des économies ou non. La proposition initiale du gouvernement tenait compte du fait qu'il faudra continuer de fournir un certain montant de subvention mais qu'il faudra en diminuer la proportion au fil des années.

On a également reconnu que si l'exploitant agricole, plutôt que les chemins de fer, recevait la subvention, il tenterait comme tout homme d'affaires le ferait, d'en garder le plus possible. Il aurait donc un intérêt à obtenir le tarif le meilleur et le service le meilleur pour son grain. L'exploitant agricole aurait ainsi le choix de transporter son grain en camion si ce service lui était avantageux, tenu compte du service et du prix.

On a calculé en dollars la différence entre la méthode de verser la subvention directement à l'exploitant agricole, de lui donner le choix entre la culture des céréales et l'élevage du bétail et entre divers modes de transport et la méthode de verser la subvention directement aux chemins de fer.

Selon la direction de la planification, de l'économie et de l'administration du ministère de l'Agriculture de l'Alberta, l'Ouest canadien perd environ 200 millions de dollars de perte du produit en potentiel, environ 370 millions de dollars de dommage causé à l'industrie du bétail, 200 millions de dollars de valeur ajoutée par la transformation et 500 millions de dollars en valeur perdue dans l'expédition. Tenant compte de l'effet multiplicateur, l'effet négatif de la situation en Alberta constitue une perte d'environ 2 milliards de dollars.

A moins qu'on ne paie les exploitants agricoles plutôt que les chemins de fer, ils ne pourront pas s'avantager directement des méthodes d'efficacité que l'exploitation commerciale d'un régime de taux compensatoires pourrait introduire dans le système. On perdra l'occasion de pratiquer des innovations comme le transport par train unitaire et l'usage du camionnage en réponse à la rationalisation des embranchements ainsi que la facilitation du regroupement des élévateurs et d'utiliser ce régime compensatoire comme d'une soupape de sûreté pour le transport sur longue distance.

A moins qu'on n'adopte les recommandations de Gilson, notre industrie souffrira beaucoup dans l'Ouest du Canada.

Non seulement nous ne partageons pas les avantages du transport du grain dans le moment mais, en raison de l'écart croissant entre le tarif du Nid-de-Corbeau et le coût réel du transport, l'industrie du bétail diminuera

d'importance en Alberta, au Manitoba et en C.-B. comme c'est déjà le cas en Saskatchewan et cela causera donc une perte dans l'industrie du transport.

On propose à l'heure actuelle d'ajouter au tarif une liste d'autres produits comme la semence de tournesol, les pois et les lentilles, ainsi que l'huile de canola, la farine, l'huile de lin, l'huile de tournesol et les produits du soya.

Il va sans dire que ce projet serait désastreux pour notre industrie. Il augmenterait les disparités qui existent dans le marché. Nous pouvions à un moment donné participer au transport des grains non subventionnés et des produits agricoles mais il devient de plus en plus difficile de le faire.

La situation est étrange. Le gouvernement reconnaît que les contribuables ne peuvent plus défrayer le coût total du transport du grain des exploitants agricoles. Il semble toutefois disposé à ajouter à la liste des marchandises qui sont incluses dans le tarif du Nid-de-Corbeau.

On ne mentionne aucunement que le tarif du Nid-de-Corbeau constitue le rejet catégorique d'un principe fondamental de la politique canadienne des transports qui exige un traitement égal de tous les moyens de transport en vue de créer le système de transport le plus efficace.

Le principe de l'égalité du traitement est énoncé dans la Loi nationale sur les transports de la façon suivante:

POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS

3. Il est par les présentes déclaré qu'un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique au Canada et que la façon la plus sûre de parvenir à ces objectifs est vraisemblablement de rendre tous les moyens de transport capables de soutenir la concurrence dans des conditions qui assureront, compte tenu de la politique nationale et des exigences juridiques et constitutionnelles,
 - a) que la réglementation de tous les moyens de transport ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport;
 - d) que chaque moyen de transport achemine, autant que possible, le trafic à destination ou en provenance de tout point au Canada à des prix et à des conditions qui ne constituent pas
 - (i) un désavantage déloyal à l'égard de ce trafic plus marqué que celui qui est inhérent à l'endroit desservi ou au volume de ce trafic, à l'ampleur

de l'opération qui y est reliée ou au type du trafic ou du service en cause ou....

et la présente loi est édictée en conformité et pour la réalisation de ces objectifs dans toute la mesure où ils sont du domaine des questions relevant de la compétence du Parlement en matière de transport. 1966-67, c. 66, art. 1

On doit constater que c'est le principe de l'égalité du traitement qui a persuadé le gouvernement d'introduire la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique qui stipulait une subvention égale pour le camionnage dans la région Atlantique comme elle était accordée aux chemins de fer en vertu de la Loi sur les taux du transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

L'élimination du concept du versement aux producteurs fait violence aux exigences de la politique nationale des transports du Canada.

Le projet de loi C-155 est désastreux pour l'industrie canadienne du camionnage qui, d'après ses recettes, est un moyen de transport des marchandises qui représente 12 000 entreprises. Au Manitoba seul, 10 000 personnes sont à l'emploi de l'industrie dont la feuille de paie se chiffre à 140 millions de dollars par année. L'industrie du camionnage du Manitoba a subi les dommages de l'inflation et de la récession moins bien que la plupart des entreprises par suite de la concurrence très serrée et du manque de règlements concernant le camionnage.

On peut constater le désespoir des trois principaux pools du grain d'après l'appui qu'ils ont accordé aux producteurs de porc du Québec qui cherchent à maintenir le tarif actuel. Ils ont accordé cet appui pour se protéger eux-mêmes. Le maintien du tarif actuel signifie que l'exploitant agricole doit cultiver des céréales et que cela garantira aux pools leur chiffre d'affaires et l'expansion de leur entreprise.

Dans bien des cas, l'exploitant agricole, surtout au Manitoba et en Saskatchewan, appuie le «versement aux chemins de fer» parce qu'il croit qu'en ce faisant, il sera plus sûr que le tarif sera maintenu que s'il recevait la subvention directement.

Les chemins de fer semblent avoir gagné la partie parce que le maintien du tarif, ainsi que la rénovation des embranchements, leur assure un chiffre d'affaires et parce qu'ils recevront la subvention pour compenser toutes les pertes qu'ils peuvent subir.

Aucune des parties mentionnées n'a d'intérêt à l'efficacité du système puisque c'est le contribuable qui devra payer la subvention.

C'est donc au gouvernement et non aux concurrents de veiller à l'efficacité du système. À la lumière des concessions faites dernièrement par le gouvernement,

concessions qui vont à l'encontre des recommandations du rapport Gilson, peut-on croire que des facteurs autres que des considérations d'ordre politique sont entrés en ligne de compte dans l'administration du système?

Notre industrie doit exprimer son désappointement de voir qu'on n'a pas tenu compte de la santé et du bien-être du systeme de transport tout entier. Nous croyons aussi que si l'on ne suit pas les principes de la Loi nationale sur les transports, tous les Canadiens finiront par souffrir, faute de concurrence.

APPENDICE "TRPT-85"

MÉMOIRE AU COMITÉ DES TRANSPORTS
DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

À PROPOS DU TARIF DU NID-DE-CORBEAU

PRÉSENTÉ LE 4 AOÛT 1983 À WINNIPEG

par David Matas au nom du Parti libéral du Manitoba

Le Parti libéral du Manitoba aborde la question du tarif du Nid-de-Corbeau dans l'optique d'un parti voué à la réforme et s'il existe une institution qui a besoin de réforme, c'est bien le tarif du Nid-de-Corbeau.

Le tarif du Nid-de-Corbeau qui a d'abord été un tarif contractuel puis ensuite un tarif statutaire pour le transport ferroviaire du grain de l'Ouest remonte à 1897 et représente maintenant 18 % environ des coûts d'expédition ferroviaire. Les pertes que le tarif du Nid-de-Corbeau a imposées aux chemins de fer se sont traduites par l'abandon d'embranchements, la diminution du parc de wagons couverts, un entretien minimal du matériel roulant et des voies et par la détérioration générale du réseau ferroviaire de l'Ouest.

La détérioration du réseau a entraîné des ventes manquées de grain parce que les chemins de fer ne pouvaient transporter tout le grain vendu jusqu'aux marchés. On a estimé qu'en 1977-1978, les ventes manquées ont représenté entre 400 et 600 millions de dollars. En 1978-1979, on estimait que le chiffre était de 600 millions de dollars. En conséquence, les coûts d'entreposage à la ferme ont augmenté parce que les fermiers devaient entreposer le grain qu'ils ne pouvaient expédier jusqu'aux marchés, même quand ils avaient des acheteurs. Les fermiers ont dû verser des surestaries quand il a fallu retenir les navires au port en attendant que le grain leur arrive des Prairies par chemin de fer.

Les faibles taux de transport statutaires du grain ont entraîné des prix élevés pour le grain dans les Prairies, ces prix correspondant au prix du marché international, moins le coût du transport jusqu'aux marchés, c'est-à-dire que plus le coût de transport est faible, plus le prix du grain dans les Prairies est élevé. Cet état de choses a entraîné des coûts élevés en grain de provende pour les éleveurs de bétail des Prairies. En fait, le tarif du Nid-de-Corbeau a découragé l'élevage du bétail.

Les prix élevés du grain dans les Prairies touchent les consommateurs autant que les producteurs et les villes autant que les régions rurales car ils se traduisent par des prix plus élevés pour les produits du grain des Prairies. À cause du tarif du Nid-de-Corbeau, les consommateurs des Prairies doivent payer davantage pour le lait, les oeufs, les poulets et les dindes car le grain de provende représente une proportion importante du coût de production de ces produits.

Le tarif du Nid-de-Corbeau s'applique à certains types de culture et pas à d'autres, les cultures spéciales. Le tarif décourage ces cultures spéciales car les fermiers doivent payer davantage pour les expédier à l'extérieur des Prairies.

Le tarif du Nid-de-Corbeau a également porté préjudice à l'industrie du conditionnement dans l'Ouest. Certains produits du grain bénéficient du tarif, d'autres pas. Dans le cas de ceux qui n'en bénéficient pas, le tarif a été un facteur de dissuasion car il revient moins cher d'expédier la matière brute que le produit fini, ce qui revient à dire que le tarif du Nid-de-Corbeau condamne l'Ouest à la production primaire en décourageant l'implantation dans l'Ouest d'industries comme celles du conditionnement de la viande et du broyage du grain.

L'industrie du camionnage de l'Ouest souffre également de l'existence du tarif du Nid-de-Corbeau car, comme celui-ci ne s'applique qu'au transport ferroviaire, les producteurs ont recours aux chemins de fer et non au camionnage pour expédier le grain qui bénéficie du tarif du Nid-de-Corbeau. Mais le tarif du Nid-de-Corbeau ne se contente pas de nuire à l'industrie du camionnage, il entraîne également un manque d'efficacité de plus en plus ressenti dans l'expédition du grain. Si l'industrie du camionnage pouvait concurrencer les chemins de fer au point de vue des prix, elle pourrait offrir une plus grande capacité, de même que plus de souplesse et d'efficacité au système de transport du grain.

Le tarif du Nid-de-Corbeau s'est traduit par la perte d'emplois dans l'Ouest et pas seulement dans l'industrie du camionnage, dans le conditionnement, dans l'élevage du bétail et dans les cultures spéciales. Si les chemins de fer recevaient des taux compensatoires, ils pourraient maintenir le réseau ferroviaire en place et même augmenter sa capacité. Dans une large proportion, les matériaux et l'équipement nécessaires au maintien et à l'expansion du réseau seraient fabriqués dans l'Ouest. La perte d'emplois dans ce secteur peut également être attribuée au tarif du Nid-de-Corbeau.

Il nous faut donc abandonner le tarif du Nid-de-Corbeau. Les grands principes de la réforme du système sont clairs: il nous faut des taux compensatoires pour le transport ferroviaire du grain, il nous faut des taux qui ne favorisent ou défavorisent aucune culture, aucun produit et aucun mode de transport dans les Prairies.

Des taux compensatoires ne veulent pas dire que l'usager doit payer l'intégralité des coûts. L'Ouest a toujours besoin de la subvention du Nid-de-Corbeau et y a droit mais il faudrait que cette subvention soit payée de façon à ce qu'il y ait à la fois compensation des chemins de fer et neutralité de l'application.

Pour garantir cette neutralité, la meilleure forme de paiement consiste à verser la subvention aux producteurs. Une fois que le producteur a reçu la subvention sous forme de versement ou de crédit, il peut s'en servir pour expédier ses produits par le train ou par camion. Il peut aussi choisir des cultures statutaires ou des cultures spéciales sans subir de sanction. Les chemins de fer pourraient adopter des taux compensatoires et les produits traités seraient transportés aux mêmes taux que les cultures statutaires. Les éleveurs de bétail paieraient moins cher pour le grain de provende et les consommateurs des Prairies paieraient moins cher pour leur alimentation.

Ceux qui sont en faveur d'un paiement aux chemins de fer basent leurs arguments sur des craintes peu réalistes et notamment sur la supposition que les chemins de fer ne feraient rien pour améliorer le réseau ferroviaire s'ils ne reçoivent pas le paiement en contrepartie d'une garantie de rendement.

Il existe cependant d'autres moyens de s'assurer du rendement ferroviaire: on peut tout simplement adopter un système de sanctions pour les chemins de fer qui ne respectent pas les garanties de rendement.

De toute façon, une fois que le système permettra des taux compensatoires, il ne devrait pas avoir lieu, en principe, de dépendre des garanties. Les taux compensatoires et la concurrence du camionnage devraient suffire à encourager les chemins de fer à fournir un service adéquat aux expéditeurs.

Certains ont également dit qu'ils craignaient que le paiement de la subvention aux producteurs n'apparaisse comme une subvention à un groupe de fermiers dont ne pourraient bénéficier un autre groupe de fermiers ou d'autres secteurs. À la longue, la subvention ferait l'objet d'une forte opposition et serait supprimée.

Toutefois, de la même façon que le tarif du Nid-de-Corbeau est un tarif statutaire, la subvention versée aux producteurs serait elle aussi statutaire, c'est-à-dire qu'elle ne pourrait être abolie au caprice des administrateurs, pas plus que ne peut l'être le tarif du Nid-de-Corbeau.

La raison pour laquelle le tarif du Nid-de-Corbeau existe depuis si longtemps et, s'il est aboli, serait remplacé par la subvention du Nid-de-Corbeau est que la production de grain des Prairies joue un rôle important dans l'économie canadienne. Le Canada avait besoin du tarif du Nid-de-Corbeau et a maintenant besoin de la subvention du Nid-de-Corbeau pour vendre le grain des Prairies sur les marchés internationaux. Aussi longtemps que le grain des Prairies sera important pour l'économie canadienne, toute pression politique exercée pour faire abolir la subvention versée aux producteurs des Prairies serait illogique et vouée à l'échec.

Le Parti libéral du Manitoba a accueilli avec satisfaction et même avec fierté le rapport Gilson de juin 1982 et le plan Pépin en février 1983. Le Parti libéral du Manitoba a toujours été en faveur de la réforme du tarif du Nid-de-Corbeau. Au congrès libéral national de 1980 qui s'est tenu à Winnipeg, le Parti libéral du Manitoba a proposé une résolution recommandant que le gouvernement du Canada trouve un autre moyen de payer la subvention du Nid-de-Corbeau aux fermiers de l'Ouest de façon à éliminer les facteurs de dissuasion frappant l'élevage du bétail, tout en offrant une compensation adéquate aux chemins de fer pour qu'ils puissent offrir un service satisfaisant de transport du grain.

En 1981, Doug Lauchlan, qui était alors chef du Parti libéral du Manitoba, a demandé que l'on remplace le tarif du Nid-de-Corbeau par une caisse dont les fonds seraient versés aux producteurs. Le Parti libéral du Manitoba estime donc qu'il préconise et appuie depuis longtemps les changements qui ont été proposés en février 1983.

Au début, Gilson et Pépin ont tous deux proposé que la subvention du Nid-de-Corbeau soit versée entièrement aux chemins de fer mais, par la suite ils ont proposé un paiement aux producteurs en proportions croissantes. Pour Gilson, la proportion serait de 81 % aux producteurs et 19 % aux chemins de fer d'ici 1989-1990. Pour Pépin, la proportion serait de 50-50 d'ici 1985-1986 mais pourrait changer par la suite si le Parlement était d'accord.    mesure que les chemins de fer recevraient une plus faible proportion des paiements et les producteurs une plus grande, les chemins de fer augmenteraient leurs taux pour les grains statutaires jusqu'à ce qu'ils atteignent des taux compensatoires. Les deux propositions semblent offrir une transition raisonnable qui devrait rassurer ceux qu'inquiète la formule du paiement aux producteurs.

Le Parti libéral du Manitoba avait une autre raison d'être satisfait du plan Pépin. La proposition venait justifier le Programme énergétique national dont un des éléments était une répartition équitable des recettes entre le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et l'industrie. Avant le programme, la part fédérale des recettes n'était que 11 %.    la suite de l'accord signé en 1981, cette part a grimpé à 25,5 %.

Le but de l'augmentation de la part fédérale était d'obtenir les recettes nécessaires pour le développement de l'Ouest. Le gouvernement a créé un Fonds de développement de l'Ouest de 4 milliards de dollars pour la modernisation et la diversification de l'industrie dans l'Ouest. Les fonds nécessaires à la réforme du tarif du Nid-de-Corbeau, les fonds nécessaires au paiement de la subvention du Nid-de-Corbeau, que ce soit aux producteurs ou aux chemins de fer, proviennent de ce Fonds de développement de l'Ouest.

Quand le gouvernement a abandonné l'idée du versement de la subvention du Nid-de-Corbeau aux producteurs pour adopter celle du versement de la subvention aux chemins de fer, M. Pépin a déclaré que sa première proposition était meilleure mais que le gouvernement serait incapable de la faire adopter. Le Parti libéral du Manitoba a essayé de convaincre les intéressés. Il a comparu devant le comité de l'agriculture de l'assemblée législative du Manitoba pour demander à l'assemblée d'annuler sa résolution rejetant le plan Pépin et d'adopter une autre résolution approuvant ce plan.

Si le plan n'a pas été bien accueilli dans l'Ouest, la faute en revient au Parti conservateur progressiste et au Nouveau Parti Démocratique. Si le Parti libéral est le parti de la réforme, le NPD et le PC ont montré qu'ils étaient les partis de la réaction.

Le NPD est en faveur du maintien du tarif du Nid-de-Corbeau et préconise que le gouvernement investisse directement dans l'amélioration des chemins de fer en échange d'actions et d'obligations. L'objectif serait en fait de nationaliser le Canadien Pacifique. Le NPD semble penser qu'il est dommage de gaspiller l'argent du gouvernement pour le développement de l'Ouest alors qu'on pourrait s'en servir pour nationaliser une industrie privée.

Le PC est devenu statique et se plaît à être le reflet de positions extrémistes et de divisions au lieu de chercher à les résoudre. Au cours des dernières années, le PC s'est contenté d'attaquer les mesures prises par les Libéraux sans proposer de solution de rechange et cette tactique a été très évidente dans le cas du tarif du Nid-de-Corbeau.

Le PC se complait à accuser les Libéraux d'être en cheville avec le NPD. Le NPD proclame qu'il n'y a aucune différence entre les Libéraux et les Conservateurs. Nous savons qui est en fait en cheville avec qui. À l'assemblée législative du Manitoba comme à celle de la Saskatchewan, les Conservateurs et les Néo-démocrates ont voté ensemble en faveur des résolutions rejetant le plan Pépin. Le PC et le NPD se sont joints pour s'opposer à la réforme du tarif du Nid-de-Corbeau.

Même la proposition actuelle du gouvernement qui consiste à payer la subvention aux chemins de fer est préférable au maintien de la situation actuelle, bien qu'elle exclut l'avantage de la neutralité. Les taux statutaires de transport du grain resteraient artificiellement bas. En conséquence, le grain de provende continuera de coûter cher dans les Prairies, l'élevage du bétail continuera d'être faible, les consommateurs des Prairies continueront à payer cher pour leur alimentation, l'industrie du conditionnement ne se développera pas, les cultures spéciales ne prendront pas de l'expansion et le camionnage sera découragé. Toutefois, le paiement de la subvention aux chemins de fer permettra à ces derniers d'être compensés pour le transport des cultures statutaires, c'est-à-dire qu'on peut espérer le maintien et l'expansion du réseau ferroviaire.

Un certain nombre de plans intermédiaires ont été proposés. Tous ces plans ont en commun un paiement aux chemins de fer et l'option, pour le producteur, de recevoir directement sa part de la subvention du Nid-de-Corbeau. Si le producteur continue à utiliser le train pour le transport de son grain, sa part de la subvention serait payée directement aux chemins de fer. S'il préfère utiliser le camion ou garder son grain dans les Prairies pour l'utiliser comme provende, il pourra dépenser comme bon lui semble sa part de la subvention. Ces plans ont l'avantage d'assurer en même temps le paiement aux chemins de fer et la neutralité. Le Parti libéral du Manitoba les recommande à votre attention.

Ce qu'il faut éviter à tout prix, c'est de ne pas poursuivre les efforts de réforme du tarif du Nid-de-Corbeau qui a nui au développement de l'économie de l'Ouest. Notre prospérité future dépend de la réussite des démarches entreprises.

.

David Matas s'est présenté aux élections générales fédérales de 1979 et 1980 comme candidat libéral pour Winnipeg Assiniboine. Il a été président de la politique pour le Manitoba et membre du Comité national de la politique du Parti libéral entre 1975 et 1979.

APPENDICE "TRPT-86"

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR L'HONORABLE SAMUEL USKIW,
MINISTRE DE LA VOIRIE ET DES TRANSPORT
GOUVERNEMENT DU MANITOBA

CITIQUE DES
COÛTS ET RECETTES DES COMPAGNIES
DE CHEMINS DE FER ATTRIBUABLES
AU TRANSPORT DU GRAIN EN VERTU
DES TAUX STATUTAIRES EN 1980

R.L. Banks & Associates, Inc.
900 17th Street, N.W.
Washington, D.C. 20006
17 avril 1982

I. INTRODUCTION

L'étude de 1980 portant sur les coûts et les recettes attribuables au transport des grains statutaires, datée de décembre 1981, fut préparée pour la Direction général du transport des grains (Transports Canada) par la firme Snavelly, King and Associates (SKA), une firme d'experts-conseils de Washington (D.C.). Il s'agissait de la troisième d'une série d'études similaires, la première résultant des travaux de la Commission sur les coûts du transport des grains par chemin de fer (Commission Snavelly), qui avait initialement estimé les coûts et les recettes attribuables au transport des grains pour l'année 1974; la seconde étude était une mise à jour des données sur les coûts et recettes faite en 1977 par SKA. L'étude de 1980, en plus d'estimer les recettes et les coûts variables imputés au transport des grains statutaires en 1980, présentait des méthodes visant à déterminer les coûts ferroviaires fixes ou constants pour les mouvements des grains statutaires, en sus des coûts variables pour ces même mouvements.

L'établissement des coûts ferroviaire est au coeur même du problème des compensations qui doivent être versées aux compagnies de chemin de fer pour le transport des grains. Si les chemins de fer recevaient une compensation exactement égale aux coûts variables, elles atteindraient le seuil de rentabilité dans le transport des grains. La détermination de ces coûts

revêt donc une importance primordiale. Une question connexe est de savoir si la compensation versée aux chemins de fer doit comporter des montants supplémentaires, en sus des coûts variables, versés à titre de contribution aux autres coûts qui ne sont pas imputables au transport du grain, mais qui sont engagés pour l'ensemble du trafic ferroviaire. La firme R.L. Banks & Associates Inc. (RLBA) examinera ces deux questions; l'importante question des coûts variables fait l'objet de cette critique.

La détermination des coûts pour quelque service ferroviaire que ce soit n'est pas une science exacte; on a souvent dit que l'établissement de ces coûts tenait à la fois de l'art et de la science. Toutefois, il existe certaines méthodes généralement acceptées par les gens de la profession, méthodes qu'a employées SKA pour déterminer les coûts variables du transport des grains. Mais ces méthodes évoluent, et il incombe à la Commission canadienne des transports (CCT) d'alimenter le débat et c'est probablement ce qu'elle fera. Les techniques qui seront utilisées à l'avenir produiront des résultats peut-être différents de ceux obtenus aujourd'hui. En outre, tout exercice d'établissement des coûts est sujet à un certain degré de subjectivité.

Ce rapport présente les résultats de l'examen critique que la firme RLBA a fait du rapport de SKA de 1980, examen fondé sur les principes d'établissement des coûts endossés par la Commission canadienne des transports et les

provinces. Lorsque les méthodes employées dans le rapport SKA et identifiées dans les textes et les tableaux ne concordaient pas avec ces principes, des rajustements ont été effectués en se basant soit sur les données contenues dans le rapport, soit sur les récents mémoires présentés par les provinces¹. En outre, il y aurait d'autres questions qui pourraient faire l'objet d'un examen mais qui n'étaient pas apparentes dans le corps du rapport. Ces questions porteraient notamment sur les points suivants: (1) les méthodes employées dans les feuilles de travail (non disponibles pour RLBA) que SKA n'a pas jugées suffisamment importantes pour les inclure dans le rapport; (2) des préoccupations à l'égard des commentaires présentées en l'absence d'une politique de diffusion publique des renseignements sur les coûts de transport du grain. En dernier lieu, un certain nombre de questions portant sur l'établissement des coûts et soulevées par la Commission Snavelly en 1974 n'ont pas encore été résolues. Jusqu'à présent, la CCT n'a abordé sérieusement que la seule question du coût du capital des chemins de fer. Dans ce document-ci, RLBA ne traite pas de ces questions déjà anciennes. La critique porte plutôt sur le rapport de SKA de 1980 et identifie les lacunes qu'on y retrouve, lacunes qui invalident ce rapport comme base d'établissement des compensations ferroviaires.

-
1. Initial Position Papers for Canadian Transport Commission, Railway Transport Committee Cost of Capital Technical Committee, les gouvernements des provinces de l'Alberta, de la Colombie-Britannique, du Manitoba, du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Écosse, de l'Ontario, de l'Île-du-Prince-Édouard et du Québec, 15 mars 1982.

II. RAJUSTEMENT DES RECETTES ET DES COÛTS VARIABLES DE 1980

ESTIMÉS PAR SKA

Les résultats définitifs de l'analyse de SKA sur les coûts variables et les recettes de 1980 sont résumés dans le Tableau 1, lequel est une copie du Tableau 1 du rapport de SKA.

Les données essentielles présentées dans ce rapport et les deux précédents sont les suivantes:

	Total pour le CN, le CP et NAR		
	1974	1977	1980
	(en millions de dollars)		
Total des coûts variables pour le transport des grains	247,1 \$	353,9 \$	547,5 \$
Recettes provenant des usagers	<u>89,7</u>	<u>114,8</u>	<u>132,9</u>
Déficit des recettes ferroviaires	152,4 \$	239,1 \$	414,6 \$

Par coûts variables, on entend tous les coûts ferroviaires qui varient en fonction du volume transporté. Si le trafic augmente, les coûts variables augmentent eux aussi et ils diminuent si le trafic diminue. Les coûts variables globaux d'un réseau ferroviaire représentent environ les quatre

TABLEAU 1

RÉSUMÉ DES COÛTS VARIABLES, DES RECETTES ET DES
DÉFICITS DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER ATTRIBUABLES
AU TRANSPORT DES GRAINS EN VERTU DES TAUX STATUTAIRES EN 1980

Élément	Montant (en millions de dollars)			
	CN	CP	NAR	Total
Total des coûts variables	280,006 \$	259,515 \$	7,959 \$	547,480 \$
Recettes provenant des usagers				
Montant	66,507 \$	64,214 \$	2,152 \$	132,873 \$
Pourcentage des coûts	23,8 %	24,7 %	27,0 %	24,3 %
Déficit brut				
Montant	213,499 \$	195,301 \$	5,807 \$	414,607 \$
Pourcentage des coûts	76,2 %	75,3 %	73,0 %	75,7 %
Paielements du gouvernement fédéral				
Montant	78,825 \$	89,106 \$	2,235 \$	170,166 \$
Pourcentage des coûts	28,2 %	34,3 %	28,1 %	31,1 %
Déficit net				
Montant	134,674 \$	106,195 \$	3,572 \$	244,441 \$
Pourcentage des coûts	48,1 %	40,9 %	44,9 %	44,6 %
Recettes provenant des taux statutaires	66,065 \$	63,815 \$	2,123 \$	132,003 \$
Rapport entre les coûts variables et les recettes provenant des taux statutaires	4,3	4,1	3,7 %	4,1

Source: 1980 Costs and Revenues Incurred by the Railways in the Transportation of Grain Under the Statutory Rates, préparé pour la Direction générale du transport des grains, Transports Canada, par Snavelly, King and Associates, décembre 1981.

cinquièmes de tous les coûts ferroviaires¹. Le cinquième restant des coûts globaux ne varie pas en fonction du trafic ferroviaire, et ces coûts sont donc appelés coûts constants. Comme les coûts variables augmentent et diminuent en fonction des niveaux de trafic, il est possible, par les techniques appropriées d'identification des coûts, de les imputer aux éléments spécifiques de trafic à leur origine. Il est ainsi possible de retracer et d'identifier les coûts variables attribuables au transport des grains statutaires. Comme l'indique leur nom, les coûts constants ne sont pas influencés par l'accroissement ou la diminution du trafic; en conséquence, on ne peut les imputer à un produit particulier transporté par chemin de fer, comme les grains, et aucune partie de ces coûts n'est attribuable au transport des grains (ou de tout autre produit). Selon ce raisonnement, les coûts variables de transport des grains constitue, en fait, l'ensemble des coûts du transport des grains². Ceci revient à dire que s'il n'y avait pas de mouvement du grain sur les chemins de fer, les coûts ferroviaires seraient réduits aux seuls coûts variables du transport du grain.

2. Les coûts variables du transport des grains sont définis, grosso modo et par consensus général, comme comprenant tous les coûts qui seraient autrement considérés comme des coûts constants associés aux embranchements tributaires du transport du grain. Ces coûts constants ne dépendent pas du volume transporté sur un embranchement particulier, mais ils disparaîtraient complètement s'il n'y avait pas de transport des grains sur cet embranchement. Ainsi, dans le cadre de l'établissement des coûts attribuables au transport du grain, ces coûts sont considérés comme variables et, à ce titre, imputés au mouvement du grain.

Le Tableau 1 indique que, selon les estimations de SKA, les coûts variables en 1980 ont représenté 4,1 fois les recettes provenant du transport des grains en vertu des taux statutaires³.

Le total des coûts variables indiqué dans le Tableau 1 est fortement surévalué en raison des méthodes employées par SKA pour l'établissement des dépenses suivantes:

Frais d'entretien des embranchements,

Dotation aux amortissements des embranchements,

Coûts des immobilisations des embranchements achetées à même le fonds gouvernemental de remise en état, et

Coût du fonds de capital et d'emprunt.

Les paiements du gouvernement fédéral mentionnés au Tableau 1 sont eux aussi surévalués, en raison des méthodes utilisées par SKA pour établir le coût des immobilisations pour les embranchements. Des rajustements correctifs seront discutés ci-dessous, mais les résultats nets de tous les rajustements sont tout d'abord présentés dans le Tableau 2, lequel est une reformulation du Tableau 1.

3. On remarquera que les taux statutaires de transport du grain ont généré des recettes de 132 003 000 \$ en 1980, alors que les recettes d'origines diverses ont représenté des recettes provenant des usagers totales de 132 873 000 \$.

Selon l'analyse de RLBA, les coûts variables totaux représentent 439 852 000 \$, soit une réduction de 107 628 000 \$, ou 24 %, par rapport aux estimations de SKA qui s'établissaient à 547 480 000 \$. RLBA n'a pas rajusté les recettes provenant des usagers et estimées pour Transports Canada; les montants sont identifiés dans les tableaux 1 et 2. RLBA a réduit le montant indiqué au titre de versements par le gouvernement fédéral de 170,166 000 \$ à 144,993 000 \$⁴. Ce rajustement est approprié et nécessaire, car SKA a inclus au titre des recettes ferroviaires les dépenses fédérales versées pour la remise en état des chemins de fer et capitalisées par le CN et le CP en 1980, une procédure acceptée par SAK et rejetée par RLBA. Cette question sera abordée plus en détail dans la section sur le rajustement des coûts par RLBA. Cette dernière firme a estimé le déficit net des recettes pour 1980 à 161 986 000 \$ (Tableau 2), comparé à l'estimation de SKA de 244 441 000 \$. En dernier lieu, SKA a établi que les coûts variables représentaient 4,1 fois les recettes provenant des taux statutaires en 1980. Selon les estimations de RLBA, les coûts variables ne représentent que 3,3 fois les recettes.

4. Cette somme de 144 993 000 \$ représente les subventions versées aux chemins de fer pour l'exploitations des embranchements tributaires du transport du grain. En 1980, les subventions versées pour l'exploitation des embranchements ferroviaires ont représenté un total de 189 998 000 \$. La différence représente les subversions versées aux embranchements non tributaires du transport du grain. Une partie inconnue de cette différence pourrait être attribuée à juste titre au transport du grain. Les coûts variables de l'exploitation de ces embranchements sont, du moins le suppose-t-on, compris dans les coûts "pour autres embranchements" établis par SKA.

TABLEAU 2

RAJUSTEMENT PAR RLBA DES COÛTS VARIABLES,
DES RECETTES ET DU DÉFICIT DES COMPAGNIES DE
CHEMIN DE FER ATTRIBUABLES AU TRANSPORT DES GRAINS
EN VERTU DES TAUX STATUTAIRES EN 1980

Élément	Montant (en millions de dollars)			
	CN	CP	NAR	Total
Total des coûts variables	225,657 \$	207,757 \$	6,438 \$	439,852 \$
Recettes provenant des usagers				
Montant	66,507 \$	64,214 \$	2,152 \$	132,873 \$
Pourcentage des coûts	29,5 %	30,9 %	33,4 %	30,2 %
Déficit brut				
Montant	159,150 \$	143,543 \$	4,286 \$	306,979 \$
Pourcentage des coûts	70,5 %	69,1 %	66,6 %	69,8 %
Paielements du gouvernement fédéral				
Montant	63,558 \$	79,200 \$	2,235 \$	144,993 \$
Pourcentage des coûts	28,2 %	38,1 %	34,7 %	33,0 %
Déficit net				
Montant	95,592 \$	64,343 \$	2,051 \$	161,986 \$
Pourcentage des coûts	42,4 %	31,0 %	31,9 %	36,8 %
Recettes provenant des taux statu- taires	66,065 \$	63,815 \$	2,123 \$	132,003 \$
Rapport entre les coûts variables et les recettes provenant des taux statutaires	3,4	3,3	3,0 %	3,3

Source: 1980 Costs and Revenues Incurred by the Railways in the Transportation of Grain Under the Statutory Rates, préparé pour la Direction générale du transport des grains, Transports Canada, par Snavelly, King and Associates, décembre 1981, et comportant les rajustements effectués par RLBA résumés dans le Tableau 3 et décrits dans le texte.

TABLEAU 3

RÉSUMÉ DES RAJUSTEMENTS DE RLBA -
COÛTS VARIABLES INDIQUÉS DANS L'ÉTUDE DE SKA SUR
LES COÛTS DU TRANSPORT DU GRAIN EN 1980

Élément	CN	CP	NAR	Total
	(en millions de dollars)			
Total des coûts variables selon SKA	280,006 \$	259,515 \$	7,959 \$	547,480 \$
Rajustement de RLBA:				
1. Déficit au chapitre de l'entretien des embranchements	(13,947)	(20,637)	-	(34,584)
2. Dépréciation des embranchements	(2,545)	(3,553)	-	(6,098)
3. Coût du fonds de capital et d'emprunt pour les immobilisations des embranchements achetées à l'aide des fonds gouvernementaux	(4,967)	(3,754)	-	(8,721)
4. Surévaluation des coûts du fonds de capital et d'emprunt (à l'exclusion de la ligne 3)	(32,433)	(23,139)	-	(55,572)
5. Coûts afférents aux expéditions en transit	(,457)	(,675)	-	(1,132)
6. Coûts variables du NAR	-	-	(1,521)	(1,521)
Total des coûts variables rajusté par RLBA	225,657 \$	207,757 \$	6,438 \$	439,852 \$

() : indique une réduction, par RLBA, des estimations de SKA.

Source: Rapport de SKA, Tableau 1, page 6; texte du rapport.

Les coûts variables rajustés sont présentés dans le Tableau 3. Nous allons maintenant les discuter plus en détail dans leur ordre d'apparition au tableau.

Frais d'entretien des embranchements

Tous les frais d'entretien des embranchements tributaires du transport du grain sont imputables au mouvement des grains. Le rapport de SKA attribuait convenablement au transport du grain toutes ces dépenses engagées par les compagnies de chemin de fer en 1980, mais il attribuait aussi au transport du grain les frais d'entretien qui n'avaient pas été engagés. Se fondant sur le concept d'"entretien normalisé", SDA a imputé au transport du grain une certaine partie des frais d'entretien des embranchements en 1980 qui aurait été engagée si les compagnies de chemin de fer avaient dépensé un montant normal en 1980, c'est-à-dire un montant qui, s'il est engagé chaque année, aurait pour effet d'assurer le bon état des embranchements pour que ceux-ci puissent permettre indéfiniment le mouvement du grain. SKA décrit ce concept comme suit:

En accord avec l'actuel concept des réseaux ferroviaires sous-tendant la méthode de travail de la Commission (la Commission Snavely), les coûts d'entretien des embranchements tributaires du transport du grain ont été calculés sur une base normalisée plutôt que sur une base réelle. L'entretien normalisé reflète les coûts annuels estimés engagés pour l'entretien d'un embranchement correspondant à un niveau donné de normes. Dans ce cas-ci, les normes utilisées sont celles qui sont requises pour entretenir les embranchements des Prairies à un niveau permettant le passage des trains à une vitesse maximale de 30 milles à l'heure avec une charge brute maximale de 220 000 livres par wagon. Le calcul des coûts d'entretien normalisé ne comprend pas

les sommes requises pour améliorer un embranchement et le faire correspondre aux normes établies. Ce calcul ne porte que sur les coûts requis pour entretenir un embranchement correspondant déjà aux normes (traduction)⁵.

La différence entre les coûts d'entretien normalisés et les coûts d'entretiens réels est appelée "déficit d'entretien" par SKA, et cette firme soutient que des coûts d'entretien normalisés ont été engagés en 1980, en se basant probablement sur la notion selon laquelle l'effet que les embranchements ont été détériorés en proportion de l'entretien normalisé effectué au cours de cette année, même si seulement une partie de ce montant a réellement été dépensée.

RLBA s'objecte fortement à l'idée de rembourser aux compagnies de chemin de fer des sommes supérieures à ce qu'elles ont réellement dépensées. Le déficit d'entretien est déduit des coûts d'entretien établis par SKA. Il y a lieu de noter que le fait de compenser les chemins de fer pour des dépenses fictives les poussera à toujours minimiser l'entretien des embranchements, car les compagnies de chemin de fer pourront obtenir des compensations pour des dépenses qu'elles n'ont même pas engagées. Vu l'existence d'un programme de remise en état des embranchements, nous tomberions dans le cycle ridicule de remettre les embranchements en état, de les laisser se

5. Snavely, King and Associates, 1980 Costs and Revenues Incurred by the Railways in the Transportation of Grain Under the Statutory Rates, préparé pour la Direction générale du transport des grains, Transports Canada, décembre 1981 page 127.

détériorer à cause d'un entretien annuel insuffisant et de les remettre en état à nouveau, tout en permettant aux propriétaires de chemins de fer de demander des subventions pour un entretien annuel inexécuté.

D'un point de vue légèrement différent, on peut établir un lien entre l'entretien normalisé et la remise en état des embranchements. Le programme gouvernemental de remise en état des embranchements a été mis sur pied parce que les compagnies de chemin de fer n'engageaient pas les sommes normalement requises pour l'entretien. À cet égard, on peut dire que la remise en état est réalisée par le gouvernement, au lieu de l'entretien qui devrait normalement être effectué aux coûts des compagnies de chemin de fer. Par quelle logique peut-on compenser ces compagnies pour l'entretien normalisé lorsque le gouvernement prend à sa charge la remise en état des embranchements?

Les sommes avancées à cet égard par SKA sont les suivantes:⁶

	<u>CN</u>	<u>CP</u>	<u>Total</u>
	(en millions de dollars)		
Coûts d'entretien des voies ferrées	5,651 \$	6,808 \$	12,459 \$
Déficit d'entretien des voies ferrées	<u>13,947</u>	<u>20,637</u>	<u>35,584</u>
TOTAL	19,598 \$	27,445 \$	47,043 \$

Source: Rapport de SKA, Annexes XXV et XXVI.

6. On trouvera en annexe du présent rapport les Annexes XXV et XXVI du rapport de SKA contenant les estimations des coûts variables pour le CN et le CP.

Le tableau ci-dessus indique que le CN et le CP ont dépensé 12,5 millions de dollars pour l'entretien des embranchements en 1980. À cette somme, SKA a ajouté 34,5 millions de dollars, soit le déficit qui, s'il avait été engagé, aurait porté à un total de 47,0 millions de dollars le niveau d'entretien normalisé. Comme l'indique le tableau 3, RLBA exclut ce déficit de 34,6 millions de dollars. Dans le tableau 3, on remarquera que tous les rajustements pour les dépenses du NAR sont combinés, la méthode d'estimation employée pour cette compagnie de chemin de fer étant similaire à la méthode utilisée dans le rapport SKA.

Dépréciation des embranchements

Le rapport de SKA inclut dans les coûts variables attribuables au transport du grain une partie de la dépréciation comptable des chemins de fer pour 1980. La dépréciation des embranchements y est aussi incluse, ainsi que la dépréciation des autres lignes et de l'équipement. L'inclusion de la dépréciation des embranchements est contraire aux règlements de la CCT à l'égard de l'établissement des coûts. Le règlement qui gouverne le calcul des coûts de dépréciation en vue du versement de subvention aux embranchements se lit comme suit:

- (2) Dans le calcul des coûts d'une compagnie aux fins des articles 256, 258 ou 261, on inclura régulièrement des coûts de dépréciation
 - a) qui refléteront la perte annuelle de la valeur nette provenant de la récupération des propriétés ferroviaires amortis-

sables qui, de l'avis du Comité, seront ou pourront être retirées si la ligne est abandonnée ou le service discontinué, et qui sont requises pour la poursuite de l'exploitation; et

- b) aux taux approuvés en vertu de la Classification uniforme des comptes et appliqués à la valeur comptable d'autres avoirs amortissables et de nouveaux avoirs qui, de l'avis du Comité, sont requis pour poursuivre l'exploitation de la ligne ou du service (traduction)⁷.

En ce qui concerne les actifs qui étaient en place au moment de l'abandon, les compagnies de chemin de fer ne peuvent, dans le calcul des subventions, imputer au titre de la dépréciation que la diminution annuelle de la valeur nette de récupération. La raison d'être de cette règle est que s'il y avait eu abandon, les compagnies de chemin de fer n'auraient pu imputer toute dépréciation ultérieure; ils auraient toutefois obtenu la valeur nette de récupération au moment de l'abandon et pourraient, éventuellement, récupérer le matériel à un moment ou l'autre si la ligne est abandonnée plus tard. Pendant ce temps, une partie des subventions annuelles sera versée pour compenser la perte annuelle de la valeur de récupération.

De l'avis de RLBA, toute diminution de la valeur de récupération serait négligeable. Les traverses des vieux embranchements ne valent pratiquement plus rien; quant aux rails et aux autres matériaux, ils ne se détériorent qu'en autant qu'ils sont utilisés et ils souffrent un peu de la rouille. Du point de vue pratique, les matériaux acquièrent une plus-value avec

7. CCT, Règlement sur le calcul des frais ferroviaires, 15 janvier 1981.

l'inflation. Comme nous avons précédemment rejeté l'idée de rembourser les compagnies de chemin de fer pour des coûts d'entretien qu'elles n'ont jamais engagés, nous refusons aussi la notion on ne peut plus curieuse voulant que les chemins de fer reçoivent un rajustement comptable favorable pour compenser une perte de valeur pour des actifs qui, en fait, ont acquis une plus-value. Pour ces raisons, RLBA considère qu'on ne doit pas allouer de dépréciation sur les actifs qui étaient déjà en place lorsque les embranchements sont devenus admissibles aux subventions.

Le règlement mentionné ci-dessus permet la dépréciation, au taux approuvé par la Classification uniforme des comptes, des nouveaux investissements faits par les compagnies de chemin de fer dans les embranchements. Le rapport de SKA indique que la CN a investi 6,2 millions de dollars dans les embranchements tributaires du transport du grain en 1978-1980, en plus des investissements faits à même les fonds gouvernementaux fournis dans le cadre du programme de remise en état des embranchements⁸. RLBA n'a pu se procurer le dossier complet de ces nouveaux investissements; en conséquence, nous n'avons pu estimer la dépréciation. On soustrait des estimations des coûts variables de SKA (dans le tableau 3) les coûts totaux de dépréciation des embranchements estimés par SKA.

8. SKA, op. cit., p. 114.

Coûts d'immobilisation des embranchements acquis à l'aide des fonds gouvernementaux du programme de remise en état

Le programme du gouvernement fédéral de remise en état des embranchements est expliqué dans le rapport de SKA comme suit:

En juin 1977, le gouvernement fédéral a approuvé un programme de deux ans visant à injecter des fonds de 100 millions de dollars pour la remise en état des embranchements ferroviaires des Prairies. En mars 1978, le gouvernement a prolongé le programme et a alloué à cette fin des fonds supplémentaires de 140 millions de dollars jusqu'à la fin de l'année financière 1981. En novembre 1981, des fonds additionnels de 259,9 millions de dollars furent approuvés jusqu'à la fin de l'année financière 1984. Ainsi, d'ici la fin de juin 1984, le gouvernement fédéral aura versé un total de 494,9 millions de dollars dans le cadre de son programme de remise en état des embranchements.

À la fin de l'année civile 1980, le CN et le CP avaient utilisé 223,6 des 240 millions de dollars pour payer des travaux réalisés en vertu du programme. De cette somme, environ 57 millions de dollars, soit à peu près 25 % du total utilisé, furent dépensés pour l'achat d'équipement requis pour la remise en état. Le reste des fonds fut utilisé en immobilisations propres aux embranchements et pour des dépenses non capitalisées requises pour la remise en état de ces lignes. Le CN a utilisé 132,3 millions de dollars (59 %) et le CP 91,3 millions de dollars (41 %) des fonds totaux disponibles au 31 décembre 1980 (traduction)⁹.

Dans son rapport, SKA a présenté des raisons pour traiter différemment les trois sortes de dépenses. En ce qui concerne l'équipement affecté à l'entretien des voies et acheté avec une partie des fonds, SKA a constaté que l'équipement appartient au gouvernement et qu'il est "prêt" aux chemins de fer; il est donc convenable d'attribuer les coûts du capital au gouvernement et non aux compagnies de chemin de fer. SKA estime que les fonds dépensés sur des éléments de remise en état non capitalisés représentent le financement comptant des coûts engagés par les chemins de fer au cours des années

précédentes, et c'est pourquoi SKA n'a pas inclus ces coûts dans sa détermination des coûts de 1980. En ce qui concerne les embranchements acquis à l'aide des fonds du programme de remise en état, c'est-à-dire la partie capitalisée des fonds, SKA estime que ces actifs ont été achetés à même les fonds des chemins de fer, et ce, sans dons ou subventions. Dans son estimation des coûts de 1980, SKA a donc inclus la dépréciation de ces actifs, ainsi qu'une dépréciation pour le coût des fonds investis¹⁰.

RLBA et les provinces estiment que les fonds gouvernementaux investis dans les embranchements doivent être considérés comme des dons et des subventions. Faire autrement ne ferait qu'imposer des coûts supplémentaires au gouvernement et donner une bonne aubaine aux compagnies de chemin de fer. Si la méthode de SKA est acceptée, le gouvernement devrait à long terme:

- a) payer les actifs une première fois; b) les payer une seconde fois par l'intermédiaire des subventions versées aux chemins de fer, subventions qui comportent la dépréciation de ces mêmes actifs; et c) payer aux compagnies de chemin de fer un rendement sur ces actifs, c'est-à-dire le coût courant des fonds par l'intermédiaire du programme de subventions pour la durée des actifs.

Le tableau 4 ci-dessous présente les coûts en capital de ces actifs inclus dans les estimations de SKA pour les coûts variables de 1980.

10. Ibid., p. 106.

TABLEAU 4

COÛTS EN CAPITAL POUR LES EMBRANCHEMENTS
 TRIBUTAIRES DU TRANSPORT DU GRAIN -
 ACTIFS D'EMBRANCHEMENTS ACQUIS À L'AIDE DES
 FONDS DU PROGRAMME DE REMISE EN ÉTAT DES EMBRANCHEMENTS

<u>Élément</u>	<u>(Montant (en millions de dollars))</u>		
	<u>Dépréciation</u>	<u>Coûts du fonds de capital</u>	<u>Total des coûts en capital</u>
Actifs de remise en état du CN	0,488 \$	4,967 \$	5,455 \$
Remise en état du CP	<u>0,678</u>	<u>3,754</u>	<u>4,432</u>
Total des actifs de remise en état	1,166 \$	8,721 \$	9,887 \$
Total des coûts en capital afférents aux lignes (embranchements tributaires du transport du grain)	5,806 \$	47,521 \$	53,327 \$
Actifs de remise en état exprimés en pourcentage du total	20,1 \$	18,4 %	18,5 %

Source: Rapport de SKA, Tableau 28, p. 83.

Les coûts de dépréciation pour les actifs en question, totalisant 1,166 million de dollars en 1980, représente une partie des coûts de dépréciation mentionnée dans une section précédente et déjà déduite, dans le tableau 3, des coûts variables totaux estimés par SKA; il n'y a donc aucune raison de rajuster à nouveau les coûts de dépréciation. Le coût du fonds de capital, soit 8 721 000 \$ dans le tableau 4, doit aussi être déduit des coûts variables totaux estimés par SKA. Cette déduction apparaît au rajustement no. 3 dans le tableau 3.

Coûts du fonds de capital

Le rapport de SKA de 1980 établissait les coûts totaux du fonds de capital du CN à 61 535 000 \$, et les coûts correspondants pour le CP à 62 304 000 \$¹¹. Ces montants ont été estimés en utilisant pour le coût du capital un taux avant impôt de 25,43 % pour une base d'investissement non révélée dans le rapport et pour chacune des deux compagnies de chemin de fer. Comme la base des investissements céréaliers n'est pas présentée dans le rapport, RLBA n'a pu l'examiner pour déterminer si elle contenait des immobilisations inproductives non soustraites des livres des chemins de fer. En conséquence, les rajustements suivants des coûts du fonds de capital sont fondés entièrement sur ce que RLBA juge être approprié comme taux inférieur de fonds de capital, au lieu des 25,43 % utilisés par SKA.

11. Ibid. Annexes XXV et XXVI.

Les coûts établis par SKA sont présentés dans le tableau 5, lequel porte sur le CP. SKA applique les taux du CP au CN. La colonne intitulée "Pourcentage" indique la distribution de la structure du capital du CP parmi ses diverses composantes. Ces pourcentages sont utilisés pour pondérer les "taux des coûts" (après et avant l'impôt sur le revenu) présentés dans la deuxième et la troisième colonnes pour donner les "taux pondérés" de la quatrième et la cinquième colonnes. Les taux pondérés avant impôt, indiqués dans la cinquième colonne, sont additionnés pour donner le taux moyen de SKA de 25,43 %.

Les principales valeurs qui entrent dans le calcul de SKA sont les coefficients de pondération dans la première colonne et les taux des coûts après impôt dans la seconde colonne. Les coefficients de pondération représentent l'importance des composantes de la structure du capital du CP pour 1980. Le taux de la dette à long terme de 8,89 % représente le taux de la dette globale de CP. CP a fourni les taux 7,25 % et 0,61 % pour, respectivement, les actions privilégiées et les actions à dividendes prioritaires¹². Quant au taux de 18 % pour le capital-action ordinaire, il a été calculé par SKA. Il est basé sur un taux de 14,5 % pour l'année 1974, taux établi par la Commission Snively, plus 3,58 % représentant l'inflation de 1974 à 1980 pour les obligations à long terme du gouvernement $(14,5 \% + 3,58 \% = 18,08 \%)$ ¹³.

12. Ibid. pp. 145 et 146.

13. Ibid. p. 150.

TABLEAU 5

CANADIEN PACIFIQUE LTÉE

STRUCTURE DE CAPITAL ET TAUX DU FONDS DE CAPITAL UTILISÉS
DANS L'ÉTABLISSEMENT DES COÛTS DU TRANSPORT DU GRAIN EN 1980

Composante du capital	Pourcentage	Taux des coûts		Taux pondérés	
		Après impôt ^{a/}	Avant impôt ^{b/}	Après impôt	Avant impôt
Dette totale à long terme	36,3 %	8,89 %	8,89 %	3,23 %	3,23 %
Actions à dividende prioritaire	0,2	7,25	14,11	0,01	0,03
Actions privilégiées	0,2	0,61	1,19	0,00	0,00
Capital-action ordinaire et intérêts minoritaires	63,3	18,00	35,02	11,39	22,17
Total des capitaux propres	63,7 %	XX	XX	11,40	22,20
Total	100,0 %	XX	XX	14,63 %	25,43 %

a/ Le taux de la dette à long terme et le taux du capital-action ordinaire ont été déterminés précédemment, les taux pour les actions privilégiées et les actions à dividende prioritaire ont été obtenues directement du Canadien Pacifique et elles correspondent aux taux du coût en capital pour 1980 compris dans la requête présentée par le CP à la Commission canadienne des transports.

b/ Le taux d'impôt de 48,6 % a été obtenu directement du CP et il équivaut au taux statutaire de 51,56 % moins le crédit d'impôt à l'investissement de 2,96 %.

Source: Rapport de SKA de 1980, tableau 36, p. 153.

Pour les actions, les taux après impôt sont "arrondis" aux taux indiqués dans la colonne "Avant impôt" pour donner l'impôt sur le revenu, au taux d'imposition décrit dans une des notes du tableau 5. Le taux après impôt de la dette à long terme est identique au taux avant impôt, car, à la différence des dividendes versés aux actionnaires, les intérêts débiteurs ne sont pas assujettis à l'impôt sur le revenu.

Le 15 mars 1982, neuf provinces ont présenté au Comité technique des coûts en capital du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports des rapports initiaux dans lesquels on estimait à moins du chiffre de 25,43 % qu'avait utilisé SKA les taux des frais de financement du CN et du CP¹⁴. Les rajustements qui suivent sont fondés sur le remplacement du 25,43 % par ces taux.

Les taux de coût en capital recommandés par les provinces sont fondés sur quelque 340 pages d'analyse auxquelles s'ajoutent des appendices techniques et l'ensemble de ces données est trop volumineux pour qu'on l'examine au complet ici. Les résultats traduisent une analyse beaucoup plus sophistiquée que celle que SKA a pu faire à l'intérieur de son mandat.

14. Mémoires initiaux présentés au Comité technique des coûts en capital du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports par les gouvernements de l'Alberta, de la Colombie-Britannique, du Manitoba, du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Écosse, de l'Ontario, de l'Île-du-Prince-Édouard et du Québec le 15 mars 1982.

Les méthodes qui ont permis d'établir les taux recommandés par les provinces présentent d'importantes différences par rapport à l'approche de SKA :

Les provinces ont évalué des taux différents pour les deux chemins de fer afin de tenir compte de la nature quasi gouvernementale du CN.

On a jugé qu'il y avait moins (ou guère) de risques pour les services subventionnés que pour les opérations totales des chemins de fer.

La structure du capital et les coûts en capital de CP Rail étaient différents de ceux de la société mère; on a donc fait une estimation pour le CP.

Nulle provision ne fut faite pour l'impôt sur le revenu du CN étant donné qu'il n'en a pas payé.

En fin de compte, on a établi le taux du coût des capitaux, avant l'impôt sur le revenu, à 15,38 % par revenu, ce 15,38 % devant servir à l'établissement des subventions des embranchements, et un taux de 10,85 % dans le cas du CN.

Les structures de capital et les ratios d'endettement qui ont servi au calcul du coût moyen pondéré des capitaux paraissent au tableau 6.

On trouvera au tableau 7 les calculs pour lesquels on a substitué les taux recommandés des provinces au taux de 25,43 % de SKA. La séquence de rajustement commence par le coût total des capitaux selon SKA (ligne 1), suivi de la déduction de la partie des biens acquis à l'aide de capitaux provenant du gouvernement (ligne 2). On a fait cette déduction parce que le rendement entier des embranchements financés par le gouvernement n'avait pas été déduit (tableau 3, ligne 3). Le solde (ligne 3) est divisé par le taux du coût de capital de SKA (ligne 4) pour déterminer le montant des

TABLEAU 6

COÛTS EN CAPITAL DU CN ET CP (AVANT IMPÔT)
 SERVANT À DÉTERMINER LES SUBVENTIONS AUX EMBRANCHEMENTS

	<u>Taux du coût</u>	<u>Poids</u>	<u>Coût pondéré</u>
<u>CN</u>			
Dette	8,40 %	0,40	3,36 %
Capitaux propres	12,48	0,60	<u>7,49</u>
Total			10,85 %
<u>CP</u>			
Dette	7,90 %	0,43	3,397 %
Actions privilégiées	2,18	0,05	0,109
Actions ordinaires	22,84	0,52	<u>11,877</u>
Total			15,383 %

Source: Mémoires initiaux des provinces,
 le 15 mars 1982, pages II-185 et II-195.

TABLEAU 7

RAJUSTEMENT DU TAUX DU COÛT DES CAPITAUX

DE 1980 ÉTABLI PAR SKA

	CN	CP	Source
	(en millions de dollars)		
1. Coût total des capitaux selon SKA	61,535 \$	62,304 \$	<u>a/</u>
2. Moins coût des capitaux de biens acquis à l'aide de fonds gouvernementaux	4,967	3,754	<u>b/</u>
3. Ligne 1 moins ligne 2	56,568	58,550	
4. Taux des coûts de capitaux selon SKA	25,43 %	25,43 %	<u>c/</u>
5. Base des investissements calculés par SKA (ligne 3 ÷ ligne 4)	222,446	230,240	
6. Taux du coût des fonds de capitaux	10,85 %	15,38 %	<u>d/</u>
7. Coûts des fonds de capitaux aux taux des provinces (ligne 5 x ligne 6)	24,135	35,411	
8. Montant du rajustement (ligne 3 moins ligne 7 (au tableau 3, ligne 4)	32,433 \$	23,139 \$	

Sources: a/ Rapport SKA, Annexes XXV et XXVI.b/ Tableau 3, ligne 3.c/ Tableau 5.d/ Tableau 6.

TABLEAU 8

ÉTABLISSEMENT DES COÛTS VARIABLES ESTIMATIFS DE 1980

POUR LE TRANSPORT DE GRAIN EN TRANSIT

AUX TAUX STATUTAIRES

Élément	Montant (en millions de dollars)		
	CN	CP	Total
1. Coûts afférents au volume total des expéditions directes	225,221 \$	194,854 \$	420,075 \$
2. Recettes des expéditions directes	64,954	62,017	126,971
3. Ratio des coûts afférents au volume et des recettes	3,467	3,142	xxx
4. Recettes provenant des expéditions en transit	0,911 \$	1,798 \$	xxx
5. Estimation des coûts afférents au volume des expéditions en transit (ligne 3 x ligne 4)	3,159 \$	5,649 \$	8,808 \$

Sources: Rapport SKA, Annexe XXVII.

TABLEAU 9

RÉAMÉNAGEMENT DES COÛTS DU GRAIN EN TRANSIT PAR RLBA

Élément	Montant (en millions de dollars)		
	CN	CP	Total
1. Coûts afférents au volume total des expéditions directes	192,653 \$	171,558 \$	364,211 \$
2. Recettes des expéditions directes	64,954	62,017	126,971
3. Ratio des coûts afférents au volume et des recettes	2,966	2,766	xxx
4. Recettes provenant des expéditions en transit	0,911 \$	1,798 \$	xxx
5. Estimation des coûts afférents au volume des expéditions en transit (ligne 3 x ligne 4)	2,702 \$	4,973 \$	7,675 \$

Sources: Tableau 8 et estimations des coûts selon RLBA.

investissements (à l'exclusion des embranchements financés par le gouvernement) utilisés par SKA (ligne 5). Le rapport de SKA ne donne pas les chiffres des investissements. Les chiffres des investissements (ligne 5) sont ensuite multipliés par les taux de coût des capitaux recommandés par les provinces (ligne 6) pour déterminer les coûts révisés des capitaux (ligne 7). Ces montants sont déduits de ceux qui paraissent à la ligne 3 pour donner les montants rajustés qui paraissent à la ligne 8. Ces montants paraissent sous forme de rajustements au tableau 3, ligne 4.

Coûts variables du grain en transit

Le rapport SKA a établi de façon très détaillée (voir les annexes XXV et XXVI du présent document) les coûts variables du transport des expéditions directes du grain assujetti à la loi. Il a ensuite utilisé ces coûts pour estimer les coûts du grain en transit selon la méthode indiquée au tableau 8 et sous lequel on trouvera l'Annexe XXVII du rapport SKA. Étant donné que les rajustements de RLBA donnent une nouvelle estimation des coûts variables pour les chemins de fer des expéditions directes de grain, il faut ajuster les coûts de transit. C'est ce qu'on a fait au tableau 9. Les estimations révisées de RLBA des coûts afférents au volume total des expéditions directes à la ligne 1 du tableau 9 remplacent ceux qui paraissent à la ligne 1 du tableau 8. Suit un rajustement des données aux lignes 3 et 5, avec une réduction des coûts de transit de 8,8 millions de dollars (au tableau 8) à 7 675 000 \$ (au tableau 9). Le rajustement paraît au tableau 3.

Coûts du Northern Alberta Railway (NAR)

Le rapport SKA a fait une estimation des coûts variables du NAR par une méthode proportionnelle fondée sur l'estimation des coûts détaillés du CN et du CP. La méthode d'estimation paraît au tableau 10; le cheminement de l'estimation de SKA des coûts variables du grain statutaire du NAR, soit 7,959 millions de dollars, se trouve dans la première colonne. La deuxième colonne renferme les rajustements de RLBA. Les principales différences sont les rajustements par RLBA des coûts variables du CN et du CP aux lignes 1 et 6. Les autres différences entre les deux colonnes découlent de ces substitutions. Il en résulte finalement une réduction des coûts estimatifs du NAR de 7 959 000 \$ à 6 438 000 \$. Le rajustement de 1 521 000 \$ paraît à la ligne 6 du tableau 3.

Autres rajustements possibles

L'analyse du rapport SKA a révélé quatre autres domaines pour lesquels le RLBA n'a pas les données requises pour en faire l'analyse et le rajustement, malgré qu'il y ait lieu de croire que l'estimation des coûts variables de SKA puisse être erronée. Ces rajustements possibles seront décrits, mais n'auront pas été évalués quantitativement.

Valeur des embranchements

La base des investissements nets des embranchements tributaires du transport du grain n'a pas été documentée. Cela nuit depuis longtemps à

TABLEAU 10

CALCUL DES COÛTS VARIABLES ESTIMATIFS DU NAR EN 1980,
POUR LE TRANSPORT DU GRAIN AUX
TAUX STATUTAIRES

Élément	Montant (en millions de dollars)	
	Rapport SKA	Réaménagement par RLBA
1. Coûts afférents au volume total des expéditions directes - CN et CP réunis	420,075 \$	364,211 \$
2. Recettes des expéditions directes - CN et CP réunis	126,971	126,971
3. Ratio des coûts relié au volume et des recettes	3,308	2,868
4. Recettes de NAR provenant des grains statutaires (compris en transit)	2,123 \$	2,123 \$
5. Estimation des coûts afférents au volume des grains statutaires (ligne 3 x ligne 4)	7,024 \$	6,090 \$
6. Coûts afférents aux lignes - CN et CP réunis	110,638	40,390
7. Milles de lignes tributaires du transport du grain - CN et CP réunis	6 861,400	6 861,4
8. Coût par mille afférent aux lignes	,016 \$,006 \$
9. Milles de lignes du NAR tributaires du transport du grain	58,00	58,00
10. Coûts estimatifs afférents aux lignes du NAR (ligne 8 x ligne 9)	0,935 \$	0,348 \$
11. Coûts variables estimatifs du NAR (ligne 5 + ligne 10)	7,959 \$	6,438 \$

Source: Rapport SKA, Annexe XXVIII; estimations des coûts selon RLBA.

l'établissement des coûts parce qu'il faut se servir de l'investissement net pour calculer les coûts de capital de ces actifs. Pour remplacer les valeurs réelles, on avait pour pratique, comme l'a fait SKA dans son rapport de 1980, de recourir au système du ratio entre les investissements moyens nets et bruts et de l'appliquer aux investissements bruts dans les embranchements afin d'établir la valeur estimative de l'investissement net. On croit en général que cette méthode d'estimation gonfle l'investissement net, car les embranchements durent plus longtemps que les investissements moyens dans les voies et le taux d'immobilisation est plus faible. Dans la mesure où l'utilisation par SKA de la méthode du ratio entre les investissements nets et les investissements bruts gonfle l'investissement net dans les embranchements, le coût des fonds établi par SKA se trouve aussi gonflé.

Les règlements de la Commission canadienne des transports exigent qu'on utilise la plus faible de deux valeurs, soit la valeur comptable ou la valeur nette de récupération des embranchements subventionnés, pour déterminer les coûts de capital. SKA a examiné les estimations de la valeur nette de récupération des chemins de fer, qui paraît au tableau 11 ci-après, et a jugé qu'ils étaient supérieurs aux valeurs qu'elle avait établies à l'aide de la méthode du ratio entre les investissements nets et les investissements bruts, qui paraissent également au tableau 11. En conséquence, SKA a utilisé l'estimation moindre. Les syndicats céréaliers,

TABLEAU 11

ESTIMATIONS DE RECHANGE DES INVESTISSEMENTS DANS
LES EMBRANCHEMENTS TRIBUTAIRES DU TRANSPORT DU GRAIN, 1980

Valeur nette de récupération:	En millions de dollars	
	Total	Par mille
Estimations des chemins de fer ¹	169,911 \$	0,055 \$
CN	192,486	0,051
CP	362,397 \$	0,053 \$
Estimations des syndicats céréaliers ²		
CN	35,458 \$	0,0115 \$
CP	43,448	0,0115
Total	78,906 \$	0,0115 \$
Estimations de SKA: ³ (fondées sur le ratio entre les investissements nets et les investissements bruts)		
CN	73,071 \$	0,024 \$
CP	88,827	0,024
Total	161,898 \$	0,024 \$

1. Rapport SKA, Tableau 30, p. 124.

2. Calculées à l'aide des données tirées du mémoire intitulé "Submission of Alberta Wheat Pool, Manitoba Pool Elevators, and Saskatchewan Wheat Pool to Western Grain Transportation Task Force", le 2 avril 1982, p. 15.

3. Calculées à l'aide des coûts du fonds de capital établis par SKA pour les embranchements tributaires du transport du grain aux Annexes XXV et XXVI du rapport de 1980. Ne comprend pas les fonds de redressement capitalisés du gouvernement.

cependant, ont préparé une estimation indépendante de la valeur nette de récupération, soit 11 500 \$ par mille, comme on le voit au tableau 11. Ce chiffre est inférieur au montant d'environ 24 000 \$ par mille que laisse voir l'estimation des investissements de SKA. Si on substituait la base d'évaluation des syndicats à celle dont on s'est servi dans le rapport SKA, le coût de capital des investissements ferroviaires (excluant les fonds capitalisés de redressement fournis par le gouvernement) dans les embranchements tributaires du transport du grain passerait du montant de 41 122 000 \$ que donne le rapport à 20 040 000 \$, selon le taux de coût en capital de 25,4 % de SKA.

L'estimation de RLBA comprend 21 592 000 \$ pour le coût du fonds de capital des embranchements du CN et du CP. Ce chiffre est fondé sur l'estimation des investissements dans les embranchements tributaires du transport du grain de SKA et sur l'estimation des provinces, décrite plus tôt, des taux du coût de capital des chemins de fer. Si l'estimation de la valeur nette de récupération des syndicats était substituée aux valeurs de SKA, le coût de capital des embranchements tributaires du transport du grain serait réduit à 10 531 000 \$, toujours en raison des taux du coût de capital recommandés par les provinces. Cet ajustement n'a pas été fait et il ne se reflète donc pas dans les coûts réaménagés de RLBA qui paraissent au tableau 2.

Valeur des wagons servant au transport du grain

Il y a un gonflement probable de l'investissement net dans les wagons calculé par SKA. Cela est attribuable à la même chose dont on a parlé au sujet des investissements nets dans les embranchements. En l'absence des données précises, SKA a eu recours à la méthode du ratio moyen net-brut pour estimer les investissements nets dans les wagons utilisés pour le transport du grain. Puisque ces wagons sont en général plus âgés que la moyenne, la méthode de la valeur nette par rapport à la valeur comptable gonflerait l'investissement net, ainsi que le coût de capital. Encore là, RLBA n'a pas pu faire un rajustement approprié.

Rendement sur les impôts différés, abattement pour le fonds de roulement

La base nette de l'actif du CP renferme des biens qui ont été achetés à l'aide de fonds provenant du report des impôts sur le revenu¹⁵. Les impôts différé sur le revenu, qui sont inscrits comme une dette au bilan du CP, découlent de la différence entre la dette annuelle comptable des impôts sur le revenu, qui est un amortissement linéaire, et les impôts acquittés, qui sont un amortissement décroissant (rapide). Un montant équivalent à la dette de l'impôt différé sur le revenu est caché dans la base de l'actif net, du côté de l'actif du bilan. Les impôts différé sur le revenu sont

15. Le CN n'a pas payé d'impôt sur le revenu jusqu'en 1980.

reconnus en général comme un prêt sans intérêt du gouvernement; le coût de ce capital est zéro. Le taux du coût de capital de 25,43 % établi par SKA et les taux quelque peu inférieurs utilisés par RLBA représentent les coûts de capital autres que le coût nul des impôts différés. Ces taux du coût de capital furent multipliés par le placement net dans le transport des grains (établi par SKA) pour obtenir l'estimation du coût des capitaux. Étant donné que ni le taux du coût de capital, ni la base de l'actif à laquelle il fut appliqué n'ont été rajustés à la baisse pour traduire la présence de ce coût nul dans les investissements acquis à l'aide de capitaux d'impôts différés, les estimations du coût de capital de SKA et de RLBA sont dans une certaine mesure gonflés.

SKA et RLBA n'ont pas non plus inclus dans la base d'actifs un abattement pour le fonds de roulement. Cette omission a pour effet de dégonfler le coût de capitaux. La raison de cette omission, c'est qu'on n'avait jamais déterminé depuis les débuts des années 1950 le montant du fonds de roulement qu'il faudrait déduire de la base d'actifs des chemins de fer aux fins d'établissement des prix et des tarifs. Les provinces, dans leur récente recommandation à la Commission canadienne des transports, ont proposé une façon de déterminer un abattement approprié de fonds de roulement, mais certaines des données qui pourraient servir à mettre la méthode en pratique ne sont disponibles qu'aux chemins de fer. Par conséquent, RLBA n'a pas ajouté d'abattement pour le fonds de roulement dans la base d'actifs du

transport du grain, non plus qu'une augmentation du coût des fonds de capital.

Les problèmes de gonflement de la base d'actifs qui découlent de l'inclusion des biens acquis à l'aide des impôts différés et le dégonflement attribuable à l'omission d'un abattement pour le fonds de roulement ont fait l'objet d'une étude en profondeur de la part de la Commission Snively. Le règlement de la question du fonds de roulement ne relevait pas du mandat de la Commission. Ainsi, la Commission a apparié les gonflements et les dégonflements qui précèdent dans l'espoir apparent d'établir un équilibre¹⁶. On a fait de même à l'égard du rapport SKA de 1980¹⁷. RLBA n'a pas réussi non plus à exclure les biens acquis à l'aide des impôts différés, ni à inclure un abattement approprié du fonds de roulement.

16. Rapport de la Commission sur les coûts du transport du grain par chemin de fer, volume I, pages 84 à 88.

17. SKA, op. cit. p. 144.

III. APPORT DU TRANSPORT DES GRAINS STATUTAIRES AU

REDRESSEMENT DES COÛTS CONSTANTS

En plus d'identifier les coûts et recettes de 1980 attribuables au transport des grains statutaires, SKA devait, selon son mandat,

trouver des méthodes permettant de déterminer le montant équitable de la contribution résultant du transport des grains aux taux réglementaires, en fonction des frais fixes ou constants de transport ferroviaires, et au-delà des frais variables occasionnés par ce transport¹⁸.

Il est malheureux que cette question ait été soulevée en même temps que celle de l'établissement des coûts et qu'elle ait été traitée dans un rapport unique, car semblable appariement a pour effet d'encourager et de perpétuer l'idée fausse que la répartition des coûts constants entre divers éléments du trafic ferroviaire fait en quelque sorte partie de l'établissement des coûts. Pour définir les coûts communs constants on ne doit pas les associer à un trafic particulier. À quelques exceptions près, les économistes s'entendent pour dire que la façon dont ces coûts doivent être recouverts de différentes lignes de produits est une question d'établissement des prix et non un problème d'établissement des coûts. Les seuls coûts qui contraignent l'établissement des coûts sont ceux qui sont occasionnés par la production d'un bien ou d'un service - coûts marginaux ou différentiels dans le contexte économique général ou coûts variables à long

18. SKA, op. cit. p. 1.

terme dans le contexte des chemins de fer. Celui qui établit les prix doit au moins couvrir les coûts variables; son désir de maximiser les recettes nettes lui fait majorer le taux au-dessus des coûts variables autant que le marché le permet. L'excédent des recettes sur les coûts variables est l'apport à la couverture des coûts constants ou, comme on l'appelle parfois l'allègement des frais généraux. L'apport à la couverture des coûts constants que fait une denrée particulière est déterminé par l'écart entre le taux et les coûts variables et non par une allocation arbitraire comme il a été dit au nom de Transports Canada.

La Commission Snavelly a nettement reconnu que l'apport des coûts constants ne fait pas partie de l'établissement des coûts:

Dans les circonstances d'aujourd'hui, la plupart des tarifs ferroviaires sont établis par les chemins de fer sur une base concurrentielle. L'un des objectifs de l'établissement des coûts est de fixer le niveau minimum des recettes qu'il faut obtenir pour ne pas affaiblir l'intégrité financière de l'entreprise. Ce niveau minimum est égal au coût variable de la production du service de transport. Le taux réel est établi sur le marché par l'évaluateur dont l'objectif est de maximiser l'apport du trafic au fardeau des coûts constants du chemin de fer. Ainsi, l'apport aux coûts constants ne fait pas partie de la procédure d'établissement des coûts, mais découle de la procédure d'établissement des taux¹⁹ (le souligné est de nous).

19. Commission Snavelly, op. cit. p. 61.

Le rapport SKA de 1980 partage l'opinion de la Commission à cet égard. Il en vient à la conclusion que:

une indemnisation raisonnable, équitable et suffisante accordée aux chemins de fer pour le transport des grains aux taux réglementaires devrait être égale aux frais variables que ce transport entraîne, selon les méthodes de calcul utilisées dans la présente étude, plus une contribution supérieure ou égale à 17,5 % et inférieure ou égale à 25 %, au-delà de ces frais²⁰.

Prenant 22,5 % comme la proportion jouissant du plus vaste appui, SKA a calculé une contribution au transport du grain en 1980 de 123 183 000 \$, montant qui, une fois ajouté au coût variable estimatif de 547 480 000 \$ porte le total des recettes devant provenir du transport du grain à 670 663 000 \$²¹. La conclusion de SKA est illustrée au tableau 12.

Rien ne dit dans le rapport SKA que la détermination des contributions au transport du grain soit un exercice d'établissement des coûts. Le contraire est clair, bien qu'il ne soit pas exprimé aussi succinctement que la déclaration citée précédemment à l'effet que "l'apport aux coûts constants ne fait pas partie de la procédure d'établissement des coûts, mais découle de la procédure d'établissement des taux." Les pourcentages de contribution recommandée dans le rapport sont les fruits de quelques répartitions statistiques dont les résultats mathématiques ont été modifiés selon les vues de SKA.

20. SKA, op. cit. p. 9.

21. Ibid. pages 137 et 138.

TABLEAU 12

Sommaire des besoins de recettes des chemins de fer,
des recettes perçues et des déficits de recette pour
le transport de grain aux taux statutaires 1980

Article	Montant (en millions de dollars)			
	CN	CP	NAR	Total
Besoins de recettes				
Coûts variables	280,006 \$	259,515 \$	7,959 \$	547,480 \$
Contribution	63,001	58,391	1,791	123,183
Total	343,007 \$	317,906 \$	9,750 \$	670,663 %
Recettes provenant des utilisateurs				
Montant	66,507 \$	64,214 \$	2,152 \$	132,873 \$
Pourcentage des besoins	19,4 %	20,2 %	22,1 %	19,8 %
Déficit des recettes brutes				
Montant	276,500 \$	253,692 \$	7,598 \$	537,790 \$
Pourcentage des besoins	80,6 %	79,8 %	77,9 %	80,2 %
Versements* du gouvernement fédéral				
Montant	78,825 \$	89,106 \$	2,235 \$	170,166 \$
Pourcentage des besoins	23,0 %	28,0 %	22,9 %	25,4 %
Recettes supplémentaires requises				
Montant	197,675 \$	164,586 \$	5,363 \$	367,624 \$
Pourcentage des besoins	57,6 %	51,8 %	55,0 %	54,8 %
Recettes provenant des taux statutaires	66,065 \$	63,815 \$	2,123 \$	132,003 \$
Rapport entre les besoins de recette et les recettes provenant des taux statutaires	5,2	5,0	4,6	5,1

*À la fin de l'année 1980, le gouvernement fédéral avait acquitté
157 785 000 \$ des montants indiqués.

Source: Rapport SKA de 1980, tableau 60, page 238.

Bien que la Direction générale du transport des céréales ait demandé et obtenu de SKA dans le même rapport, avec les estimations des coûts variables, des recommandations quant à la contribution au transport du grain, RLBA traitera dans un autre document de la question de la contribution en vue de rompre ce faux lien entre la contribution et l'établissement des coûts.

APPENDICE «TRPT-87»

DOCUMENT FOURNI PAR L'HONORABLE SAMULE ESKIW,
MINISTRE DES AUTOROUTES ET DU TRANSPORT,
GOUVERNEMENT DU MANITOBA.

LA QUESTION DE LA CONTRIBUTION ADÉQUATE
DU GRAIN AU PAIEMENT DES FRAIS FIXES

17 AVRIL 1982

R.L. Banks & Associates, Inc.
900, 17ème rue, N.W.
Washington, D.C. 20006

LA QUESTION DE LA CONTRIBUTION ADÉQUATE

DU GRAIN AU PAIEMENT DES FRAIS FIXES

Après avoir retracé, au moyen des techniques d'établissement des coûts les plus avancées, tous les coûts variables afférents aux services ferroviaires attribuables aux services qui entraînent ces coûts, c.-à-d. le grain, le charbon, les autres produits et le service aux voyageurs, il reste une portion du total des dépenses des compagnies de chemin de fer qui n'est attribuable à aucun service individuel. Il y a des coûts afférents au réseau qui doivent être couverts par n'importe quelle contribution qui peut être prélevée des divers services, en sus des coûts variables attribuables aux services. Ces coûts sont constants en ce qu'ils ne sont pas modifiés par les changements de volume du trafic et ils sont communs en ce qu'ils ne sont pas attribuables à un trafic en particulier, mais à l'ensemble du trafic. Pour plus de simplicité, nous les désignerons frais fixes aux fins de cette discussion.

La composition des frais fixes du CP, pour 1980 et divisés en grandes catégories, a été présentée par Snavely conformément au tableau de la page suivante. La catégorie la plus importante, «frais d'opération», inclut le coût de la main-d'oeuvre, du matériel, des fournitures et des services achetés. Comme on peut le voir, la partie variable dépasse de beaucoup la partie fixe de chacune des catégories de coût.

Composition des frais fixes de la compagnie CP pour 1980

Montant (millions de dollars)

Poste	Coût total du réseau	Frais fixes	comme pourcentage des coûts du réseau
<u>Catégorie de cout</u>			
Frais d'opération	1 428,3 \$	243,7 \$	17,1%
Dépréciation	86,3	15,5	18,0
Coût en capital	450,7	123,0	27,3
Total	1 965,3 \$	382,2 \$	19,4%
Distribution en %	72,7%	63,8%	XXX
Dépréciation	4,4	4,0	XXX
Coût en capital	22,9	32,2	XXX
Total	100,0%	100,0%	XXX

Dans un marché libre, ou presque libre, tel celui dans lequel les compagnies de chemin de fer produisent et vendent la plupart de leurs services commerciaux de transport, le montant de la contribution de tout service spécifique au paiement des frais fixes est dicté par des considérations telles que le désir de la compagnie de maximiser la contribution, la compétition entre les compagnies de chemin de fer et avec les autres modes de transport et la capacité de l'expéditeur de payer le service. La stratégie d'établissement du prix d'une entreprise qui désire maximiser ses profits est d'exiger de chaque secteur de son trafic un taux qui paie au moins ses coûts variables (autrement le trafic ne vaut pas la peine) et un montant en sus des coûts variables suffisant pour maximiser la contribution de ce trafic au paiement des frais fixes. La somme des contributions de tous les secteurs de son trafic doit au moins égaler les frais fixes de l'entreprise, si cette dernière veut demeurer solvable. La marge bénéficiaire en sus des frais fixes dépend de l'élasticité de la demande du service. Une marge bénéficiaire très faible ne produira bien sûr qu'une faible contribution; une marge bénéficiaire très élevée produira elle aussi une contribution faible parce qu'elle décourage le trafic.

Un des problèmes de l'étude actuelle du Nid-de-Corbeau est de savoir si le grain doit faire une contribution et, si oui, de combien. C'est là l'objet de notre discussion.

On doit reconnaître au départ que, dans un marché normal comme nous l'avons décrit ci-dessus, l'établissement de la part des frais fixes à être payée par un trafic particulier est une question d'établissement de prix; il ne fait pas partie du processus d'établissement des coûts. Aucun montant de l'analyse de coût ne peut fixer la contribution «adéquate». Il est nécessaire de souligner ce point parce que les régulateurs et les analystes attribuent souvent une part des frais fixes à un trafic particulier au moyen de coefficients des coûts variables ou d'autres techniques statistiques. Toutes ces techniques sont nécessairement arbitraires, bien qu'elles soient habituellement fondées sur un raisonnement systématique. Les contributions ainsi fixées ne changent pas le coût du service d'un iota. Une étude faite en 1980 sur les coûts de transport du grain évalue les coûts variables et recommande de plus ce qu'elle décrit comme une contribution équitable et suffisante pour le grain fondée sur un pourcentage de la marge bénéficiaire en sus des coûts variables.--(1)

Il apparaît clairement tout au long de l'analyse que l'auteur, Snavely, King and Associates (SKA) ne la considère pas comme un exercice d'établissement des

(1) Snavely, King and Associates, 1980 Costs and Revenues Incurred by the Railways in the Transportation of Grain Under the Statutory Rates, préparé pour la Direction du transport du grain, Transport Canada, décembre 1981.

coûts même si le résultat final est exprimé en un pourcentage des coûts variables.

Il s'agit d'étudier la question d'une contribution adéquate du grain à la lumière d'un ensemble de circonstances et d'institutions qui distinguent le transport du grain au Canada du mouvement des autres produits. La première de ces caractéristiques distinctives est l'existence de taux statutaires établis à des niveaux historiques. Quel que soit le calcul, ces taux produisent des revenus inférieurs aux coûts variables des compagnies de chemin de fer. Les taux statutaires traduisent des considérations de politique nationale sur le grain, d'objectifs de développement territorial et une «entente» passée entre le gouvernement et au moins une des compagnies de chemin de fer. Les tarifs ferroviaires ne sont qu'un des coûts de la production, de la récolte, de l'entreposage, du transport du grain et de la chaîne d'exportation; et ce sont tous là des coûts qui doivent être intégrés au prix du marché du grain établi indépendamment.--(2) C'est là l'inverse de la situation normale, alors que le volume produit et les coûts de transport et de distribution ont une influence importante sur l'établissement du prix du marché. Enfin, les comportements actuels de l'industrie agricole ont été modelés par l'institution du tarif du Nid-de-Corbeau: un changement radical pourrait entraîner des dislocations inacceptables pour l'opinion publique. Ces caractéristiques distinctives, de même que la crainte des producteurs des abus monopolistes éventuels, font effectivement obstacle à l'option qui consiste à laisser les taux du grain libres de dicter leur propre niveau «de marché». C'est là un élément reconnu dans le débat sur le Nid-de-Corbeau.

Les caractéristiques indiquent que, dans un avenir prévisible, les compagnies de chemin de fer seront compensées au moyen d'une combinaison de paiements par l'utilisateur (taux de transport) et de fonds gouvernementaux. Etant donné que le gouvernement persiste à demeurer au coeur du débat sur le grain, il s'ensuit que la solution au problème de la contribution du grain doit être dictée par des considérations de politique. Bien sûr, on peut s'attendre à ce que le gouvernement fasse pencher la balance dans le sens de l'économie des compagnies de chemin de fer ou de tout autre intervenant de la production du grain ou de la chaîne de mise en marché.

La contribution du grain au paiement des frais fixes peut varier de zéro à un montant beaucoup plus élevé selon ce que pourra supporter ce trafic. Le marché étant défini comme les producteurs plus le gouvernement, la capacité de payer (même si elle n'est pas volonté de payer) pourrait être très élevée. N'importe quel niveau de contribution entre (et incluant) ces extrêmes peut être déclaré approprié.

(2) A cet égard, on doit noter qu'aucun intervenant dans la chaîne de distribution du grain agriculteur, compagnie d'élevateur ou compagnie de chemin de fer ne fait (ou n'a historiquement jamais fait) de profits excessifs.

Dans le rapport sus-mentionné, SKA recommande que toute contribution entre les niveaux de 17,5 et 25 pourcent en sus des coûts variables afférents au grain serait équitable et suffisante. Le niveau particulier recommandé dans cette fourchette est de 22,5 pourcent des coûts variables, selon la manière de calculer les coûts variables propre à SKA. SKA en est arrivé à cette conclusion après étude de plusieurs méthodes de rechange de division de la responsabilité de paiement des frais fixes entre le grain et les autres services de transport de la marchandise et des voyageurs du CN et du CP. Chaque méthode avait un fondement logique quelconque (selon le jugement de SKA), mais toutes sont arbitraires en ce sens qu'aucun n'est fondée sur quelque lien identifiable que ce soit avec le transport du grain qui aurait entraîné ces frais fixes (bien entendu, selon notre définition de frais fixes, un tel lien est impossible par définition). SKA reconnaîtrait cela. Les normes fondamentales utilisées par SKA étaient l'équité et la suffisance. L'équité désigne le traitement du grain par rapport aux autres produits et au service pour les voyageurs. La suffisance désigne les montants nécessaires pour inciter les compagnies de chemin de fer à offrir un service efficace pour le grain et à effectuer les nouveaux investissements nécessaires à un service continu.

Le Tableau 1 contient l'essentiel des calculs de SKA. Les pourcentages de contribution de ce tableau représentent la fourchette du pourcentage de la marge bénéficiaire en sus des coûts variables du grain déterminée par les trois méthodes utilisées: attribution des frais fixes, contribution du transport commercial et viabilité du système. La méthode désignée attribution des frais fixes consiste à déterminer d'abord le montant des frais fixes du réseau et à les attribuer ensuite à un trafic particulier (ex. : grain) dans la proportion que les facteurs d'attribution choisis pour ce trafic portaient à la somme de ces facteurs pour le réseau en 1980. Dans le cas présent, ces facteurs étaient (a) les coûts variables afférents au volume (du grain, des autres services de transport et pour les voyageurs), (b) les tonnes-milles brutes et (c) le revenu tonnes-milles. (La base géographique du tableau 1 renvoie à une attribution est du Canada, ouest du Canada faite par le CP. La contribution ou les marges bénéficiaires en sus des coûts variables calculée selon la méthode de la contribution du transport commercial, comme on le voit au Tableau 1, attribue au grain la même contribution relative que la moyenne du transport commercial. Ainsi, selon cette méthode, le pourcentage de contribution du grain en sus des coûts variables est calculée proportionnellement à chacune des quatre mesures de sortie. La faille conceptuelle évidente, et ironique, de ces méthodes tient à ce que, par définition, les frais fixes sont les coûts qui ne peuvent être attribués à des unités de sortie. Pourtant, chacune de ces méthodes attribue ces coûts à des unités de sortie.

La méthode de la viabilité du réseau repose sur l'axiome que le fret autre que le grain porte déjà le tarif maximum que le marché peut supporter, c.-à-d. que le fret commercial porte sa part maximale des frais fixes. Le moins-perçu de revenu qui reste est perçu sur le grain et le service pour les voyageurs la responsabilité étant répartie sur les deux services au moyen des facteurs

d'attribution et du pourcentage de la marge bénéficiaire prélevée sur le grain, comme l'indique le Tableau 1.

Le concept de la viabilité du réseau est tout à fait injuste pour le grain et les services aux voyageurs. En effet, elle garantirait aux compagnies de chemin de fer un taux de rentabilité, garantie qu'elles n'ont pas en ce moment et qui est injustifiable. Les compagnies de chemin de fer possèdent plusieurs biens qui font partie du service de fret commercial sur lesquels ils ne peuvent pas espérer gagner le plein coût en capital: les wagons à bestiaux en sont un exemple. Le concept de viabilité du réseau donnerait aux compagnies de chemin de fer le plein coût en capital sur ces biens, par le biais des subventions au grain et aux services pour les voyageurs. De plus, un nouvel actif énorme tel que le tunnel prévu par le CP sera un élément important de frais fixes. Selon la méthode de la viabilité du réseau pour attribuer la contribution, il faudrait que la contribution du grain et du service aux voyageurs couvrent tous ces frais fixes supplémentaires.

Les contributions calculées pour le CN étaient de beaucoup plus élevées que celles du CP, comme on le voit dans la colonne «réelle» du CN du Tableau 1, ce qui a amené SKA à les ré-évaluer, comme on le voit dans la colonne «Ré-évaluée». Le raisonnement et la méthode de ré-évaluation est décrite comme suit par SKA:

«Les données fournies ci-haut, nous amènent à soupçonner que les frais fixes du CN ne sont pas proportionnés à l'ensemble de ses opérations et que ses taux sur le trafic de fret commercial ne maximisent pas la contribution au revenu de ce trafic. Une étude détaillée révélerait peut-être que ces soupçons ne sont pas fondés, mais ce travail ne peut pas être effectué dans le cadre de notre enquête. Afin d'obtenir une idée du degré auquel les niveaux calculés de contribution au revenu sont influencés par ces facteurs, nous avons utilisé le CP comme compagnie «étalon» et nous avons ré-évalué le revenu requis du réseau du CN en prenant pour acquis que (1) ses frais fixes pourraient être réduits au même pourcentage relatif des coûts variables afférents au volume que celui du CP, et que (2) sa contribution provenant du trafic de fret commercial pourrait être augmentée à la même contribution relative que le CP en sus des coûts variables afférents au volume. Le Tableau 56 (page suivante) montre que, si ces axiomes étaient valables, les frais fixes du CN pourraient être réduits de 846,4 \$ millions à 593,1 \$ millions et son exigence de viabilité du réseau de 453,0 \$ millions à 137,0 \$ millions. A ce niveau ré-évalué, CN n'aurait besoin que d'une contribution de 23% sur le total des coûts variables du grain statutaire et du trafic de voyageurs pour rendre son réseau viable.»--(3)

(3) Ibid., pp. 228, 229.

RÉSUMÉ DES POURCENTAGES ESTIMÉS DE CONTRIBUTION

POUR LE TRAFIC DU GRAIN STATUTAIRE

<u>Base de contribution et d'attribution</u>	<u>Montant (millions de dollars)</u>		
	<u>CN</u>		<u>CP</u>
	<u>Réel</u>	<u>Ré-évalué</u>	
Total des couts variables (millions)	280,0 \$	280,0 \$	259,0 \$

Pourcentages de contributionAttribution des frais fixes

Coûts variables afférents			
au volume	29,3%	20,5%	19,6%
Tonne-milles brute	42,3	29,6	26,2
Revenue Tonne-milles	51,4	36,0	28,7
Base géographique	XXXX	XXXX	18,1

Contribution au fret commercial

Coûts variables afférents			
au volume	17,9	20,7	19,6
Tonne-milles brutes	24,5	28,3	27,6
Revenu tonne-milles	29,6	34,3	34,0
Revenu Tonnes	XXXX	XXXX	23,6

Viabilité du réseau

Coûts variables afférents			
au volume	67,1	20,3	22,7
Tonne-milles	111,5	33,7	25,9

Souce: SKA, ibid., Tableau 58, p. 232

TABLEAU 56
RÉ-ÉVALUATION DES COÛTS DU CN
ET DES EXIGENCES DE VIABILITÉ DU RÉSEAU
POUR REFLÉTER LA STRUCTURE DES COÛTS DU CP
ET SES NIVEAUX DE CONTRIBUTION AU FRET COMMERCIAL

<u>Poste</u>	<u>Montant (Millions de dollars)</u>
Total des coûts variables afférents au volume du CN	2 345,4 \$
Rapport CP des frais fixes au coûts variables coûts variables afférents au volume	,25288
Frais fixes ré-évalués du CN	593,1 \$
Rapport CP de la contribution au trafic de fret commercial	,25400
Contribution ré-évaluée du CN	456,1 \$
Moins-perçu de revenu du réseau	137,0 \$

Note: C'est là le Tableau 56 du Rapport SKA qui fait partie de la citation de la page précédente.

SKA a étudié les pourcentages de la contribution du CP et, comme il l'a ré-évalué pour le CN, dans le Tableau 1 et sur un raisonnement logique, il a fixé à 17,5 pourcent la contribution minimum du grain, à 25 pourcent, sa contribution maximum de la fourchette raisonnable, et à 22,5 pourcent le meilleur indicateur de ce que la contribution du grain devrait être.--(4)

SKA appuie ses options de rechange sur des critères tels que la raison, l'équité entre les services et une contribution suffisante pour stimuler les investissements ferroviaires. Mais il y a d'autres critères et d'autres niveaux de contribution du grain qui doivent être considérés. Nous décrivons plus bas plusieurs possibilités. Mais d'abord, les observations suivantes aideront à fournir une orientation et des lignes directrices au choix d'un mécanisme approprié de contribution.

Considérations générales qui influencent le niveau de contribution

1. Il semble absolument impossible en ce moment de s'attendre à ce que les expéditeurs paient l'ensemble des coûts variables du mouvement du grain, et encore moins qu'ils fassent une contribution aux frais fixes. Par conséquent, dans l'établissement du marché, déterminer une contribution serait purement académique. Le problème serait plutôt l'offre continue

(4) SKA, op, cit., p. 237

du service ferroviaire. L'augmentation des revenus de fret des compagnies de chemin de fer payée par les expéditeurs de grain par le biais de subventions du gouvernement amène la question de la contribution.

2. Trois raisons sont données pour justifier la création d'une contribution au paiement des frais fixes du trafic du grain. La première est l'équité envers les actionnaires des compagnies de chemin de fer (une contribution «équitable»); la deuxième est de fournir suffisamment de stimulants pour rendre l'investissement dans le réseau de transport du grain attrayant pour les compagnies de chemin de fer, et le troisième est de fournir suffisamment de stimulants pour opérer efficacement le service du grain.
3. L'économie joue un rôle mineur (si ce n'est de déterminer des paramètres globaux) dans la définition d'un niveau équitable: c'est là essentiellement une question de politique (parce qu'une subvention y est intégrée). Par ailleurs, l'économie peut être un argument puissant pour ce qui est de la question de l'offre de stimulants. C'est à dire qu'un niveau de contribution qui produit un revenu d'investissement moindre que celui produit par d'autres investissements constitue en soi un stimulant insuffisant pour fournir un capital supplémentaire pour le réseau de transport du grain.--(5) Cela est dû à ce qu'un niveau garanti de revenu ne fournit pas en soi aux compagnies de chemin de fer de stimulants autre que de minimiser les coûts, maximisant ainsi les revenus nets des compagnies de chemin de fer.

-
- (5) La contribution aux frais généraux de tout tarif donné est en partie fonction du taux de revenu nécessaire pour inciter les compagnies de chemin de fer à investir dans le service du grain. Elle peut être supérieure ou inférieure à celle des autres produits du réseau ferroviaire, selon l'évaluation de la compagnie du risque encouru. Si la compagnie de chemin de fer croit que la constance de la politique gouvernementale réduit le risque d'un investissement dans le secteur du grain, le revenu nécessaire sera inférieur. Au contraire, si le trafic est incapable à lui seul de couvrir l'ensemble des coûts sans subvention et que la compagnie risque de voir le gouvernement réduire ou éliminer sa contribution n'importe quand avant que l'investissement effectué dans le réseau du grain ait été recouvré, le revenu nécessaire pourrait alors être plus élevé que pour les autres investissements.

Si on veut se fier uniquement à l'économie des investissements pour obtenir que les compagnies de chemin de fer s'occupent du réseau de transport du grain, il faut se rappeler que cette économie dépend très étroitement de l'évaluation du revenu nécessaire sur cet investissement. Offrir un revenu trop bas peut entraîner un défaut d'investissement, alors qu'un taux trop élevé non seulement gaspille les actifs du payeur, mais incite à «sur-faire» les projets ferroviaires sur lesquels des revenus trop généreux sont ensuite perçus.

Cette considération est particulièrement importante si l'on tient compte du fait que le niveau de revenu requis pour rendre leur intégrité aux compagnies de chemin de fer après qu'elles aient effectué n'importe quel investissement particulier peut être de beaucoup inférieur à celui requis pour les inciter à faire cet investissement. Un niveau équitable de contribution est loin de devoir être aussi important qu'un niveau incitant l'investissement. Un niveau de compensation pour les compagnies de chemin de fer supérieur à celui nécessaire pour assurer l'offre d'un service de transport ferroviaire approprié au coût total le plus bas devrait être évité; des profits plus élevés constitueraient une mauvaise allocation de ressources pour le payeur de la compensation au transport et pour les compagnies de chemin de fer.

4. La politique actuelle du gouvernement libère presque complètement les compagnies de chemin de fer de la nécessité d'investir dans les embranchements tributaires du transport du grain et dans les wagons. Ainsi, la nécessité d'une incitation économique à l'investissement est réduite de beaucoup tant que dure cette politique d'investissement du gouvernement.
5. La contribution peut servir d'incitation à l'opération efficace et à bas prix de la compagnie de chemin de fer. Pour ce faire, le niveau doit en être variable de façon à offrir un profit plus élevé tout en évitant les profits excessifs au moment où l'efficacité augmente.
6. Le problème fondamental est d'éviter une contribution qui n'apporte rien au service du grain, c.-à-d. une contribution que les compagnies de chemin de fer peuvent empocher sans faire d'investissement reliés au grain ou sans faire d'effort pour améliorer le rendement opérationnel. Contrairement à ce que prétendent les arguments des compagnies de chemin de fer, un niveau élevé de contribution n'est pas essentiel à un niveau d'efficacité plus élevé. Par exemple, les réductions de tarif pour les mouvements à wagons peuvent être largement compensées par les réductions de coûts des compagnies de chemin de fer, augmentant ainsi les revenus des compagnies.

Plans de contribution de rechange

Contribution zéro

A l'extrême inférieur, une contribution zéro peut être justifiée étant donné les pratiques et les modèles d'opération actuels. La compensation totale du grain statutaire pour les compagnies de chemin de fer se limiterait aux coûts variables. A ce niveau de compensation, on prétend qu'il est indifférent aux compagnies de chemin de fer de transporter ou non du grain. Le revenu net du réseau serait le même avec ou sans le trafic du grain.

Avec une compensation fixée au niveau du coût variable, les compagnies de chemin de fer gagnent un revenu sur leur investissement en wagons et locomotives employées pour ce service, et sur la portion de l'investissement sur la voie qui varie avec le volume du trafic, mais le grain ne fait aucune contribution au paiement des frais fixes. Par conséquent, si les compagnies de chemin de fer ne disposent que de fonds limités à investir, ils les investiront probablement dans du matériel et des installations qui produiront non seulement un revenu sur les coûts variables, que produirait le grain, mais aussi une contribution aux frais fixes. Sans cette contribution, les compagnies de chemin de fer ont peu d'incitation à l'investissement dans le matériel et les installations pour le transport du grain.

Il est possible de limiter la compensation des compagnies de chemin de fer aux coûts variables si le gouvernement est prêt à continuer à faire directement des améliorations de l'actif (ex: amélioration des embranchements, wagons à trémie). En fait, cette option pourrait s'avérer la moins onéreuse à cause du coût en capital plus faible du gouvernement, bien que cet avantage puisse être perdu si le gouvernement prend des décisions d'investissement non économiques.

«L'option zéro» laisse les compagnies de chemin de fer à leur point d'indifférence: ils ne font ou ne perdent pas d'argent sur le trafic du grain. Cependant, le service ferroviaire continue peut dépendre du pouvoir qu'a le gouvernement d'imposer cette obligation au transporteur. Si les investissements du gouvernement sont judicieux, le critère de l'efficacité économique est respecté. Cette solution peut être perçue comme équitable parce que, premièrement, elle représente probablement ce que les compagnies de chemin de fer pourraient faire de mieux dans la conjoncture du marché et, deuxièmement, elle ne constitue pas une solution tyrannique ou injuste au désir des compagnies de chemin de fer de résilier l'entente originale du Nid-de-Corbeau, dans laquelle s'est engagée volontairement le CP. A cet égard, il est bon de noter que, pendant la dépression, après la modification statutaire de l'entente, les compagnies de chemin de fer ont refusé de réduire leurs taux sur le grain.

Toutefois, cette option ne tient pas pleinement compte du fait qu'environ le quart des coûts en capital des compagnies de chemin de fer sont de la catégorie des coûts constants. L'option zéro ne fournirait pas de compensation, dans la mesure où le grain pourrait tirer profit de cet investissement commun qui n'est pas attribuable.

De plus, l'option zéro, si elle était rajustée périodiquement par des exercices d'établissement des coûts, laisserait les compagnies de chemin de fer sans incitation à réduire les coûts d'opération ou à opérer efficacement le service du grain. En fait, elles seraient découragées puisque les coûts d'opération encourus à cause de l'inefficacité seraient recouverts par une compensation égale aux coûts variables tributaires du mouvement du grain.

Rétribution de sous-traitant du gouvernement

Le transport du grain est clairement une activité d'intérêt public; la volonté même du gouvernement de subventionner ses mouvements souligne ce fait. Toute subvention à venir mettrait donc le gouvernement dans la position d'un acheteur de services des compagnies de chemin de fer: par conséquent, il serait peut-être indiqué de traiter les compagnies de chemin de fer comme tout autre fournisseur ou sous-traitant.

Le gouvernement a souvent recours au travail effectué selon le «prix de revient majoré du pourcentage contractuel». C'est-à-dire que le remboursement du fournisseur est fondé sur les coûts du fournisseur majorés d'une marge bénéficiaire, habituellement d'une fourchette de six à quinze pourcent. On a recours le plus souvent à cette forme de sous-traitance lorsqu'il y a peu de soumissionnaires éventuels pour le travail à effectuer ou s'il y a un risque inhabituel à courir. Bien entendu, dans le cadre du transport du grain, il y a peu de place pour une offre compétitive de prestation de services. De plus, Snavely avance l'argument (discutable) que le transport du grain comporte un risque «infini». Ainsi, la formule du prix de revient majoré du pourcentage contractuel pourrait être acceptable. Le pourcentage alloué serait fondé sur l'étude des pratiques contractuelles du gouvernement.

Ce plan ne prévoit pas d'incitation à une opération efficace puisque la contribution serait automatique. Toutefois, il pourrait être modifié afin d'inclure une incitation à la rétribution. Cette option est expliquée plus bas.

Rétribution de sous-traitant du gouvernement/Incitation

On a souvent essayé d'offrir des incitations à réduire les coûts d'opération tout en transférant une partie des profits aux utilisateurs des services de transport, mais sans beaucoup de succès. Néanmoins, elles peuvent être réalisées théoriquement de la manière suivante, tout en tenant compte des complexités du réseau de transport du grain. La pleine compensation aux compagnies de chemin de fer peut être établie en calculant la «rétribution» qui est un pourcentage fixe des coûts variables. Une unité de coûts variables (c.-à-d. coûts variables par tonne-mille) est désormais calculée chaque année. Ces coûts sont comparés à l'unité de coûts variables de l'année de référence indexée à l'indice des coûts ferroviaires. Si les compagnies de chemin de fer réussissent à maintenir les coûts réels en deça des coûts indexés, elles gardent la moitié de la différence. Si la productivité du transport du grain traîne par rapport au reste du réseau, il y aura réduction correspondante de profits pour les compagnies de chemin de fer.

Par exemple, l'unité de coûts variables pour l'année 0 est 1,00 \$ et les honoraires de gestion sont de 10 pourcent. La compagnie de chemin de fer recevra en tout 1,10 \$. Pour l'année 1, l'unité de coûts du grain monte à 1,06 \$, mais la formule d'indexation révèle une inflation de 8 pourcent. En

d'autres mots, les compagnies de chemin de fer ont maintenu les coûts du grain en deçà du taux d'inflation. Ils devraient tirer profit de cet effort, mais ils doivent partager ce profit avec l'organisme qui subventionne. Sous cette forme d'incitation, les revenus des compagnies de chemin de fer seraient de $1,06 \$$ plus 10% plus la moitié de $1,08 \$$ moins $1,06 \$ + 0,106 \$ + 0,01 \$$, ou $1,176 \$$. La contribution du grain serait de $0,116 \$$. Si les coûts réels pour l'année 1 étaient de $1,10 \$$ et les coûts indexés de $1,08 \$$, les compagnies de chemin de fer gagneraient alors $1,10 \$ + 0,11 \$ - 0,01 \$$, ou $1,20 \$$, ce qui représente une contribution de seulement $0,10 \$$.

Ainsi, les compagnies de chemin de fer augmenteraient la contribution en réduisant l'unité de coûts; au contraire, si l'unité de coûts augmentait (au delà du taux d'inflation), la contribution du grain serait réduite.

Contribution fondée sur la rentabilité des producteurs de grain

Sans les subventions du gouvernement, les expéditeurs de grain seraient probablement incapables de contribuer aux frais fixes. Avec la compensation majorée d'une subvention à l'opération, l'expéditeur aura une certaine «capacité contributive» qui variera d'année en année selon sa rentabilité. Par conséquent, toutes choses étant égales (y compris la valeur de la subvention), le taux de transport vraiment payé par les expéditeurs variera selon leurs profits. La somme du taux de transport et de la subvention établira une contribution fluctuante aux frais fixes.

La rentabilité des agriculteurs peut être mesurée de plusieurs façons bien que la marge brute soit préférable parce qu'elle intègre implicitement les coûts des agriculteurs, le prix reçu et la quantité. C'est-à-dire que d'autres formules telles que le revenu net ne reflèteront pas la quantité réelle de grain expédiée pour une année donnée alors que les marges brutes sont calculées à l'unité. Étant donné que les débours en vertu du Plan de stabilisation du grain de l'Ouest sont calculés selon les marges brutes, les changements aux taux de transport peuvent être rajustés inversement à ces débours. Ou encore, les marges brutes d'une période récente (disons trois ans) peuvent être calculées pour fournir une référence et les changements aux marges peuvent être intégrés au taux de transport avec des coefficients-coussin pour éviter 1) de miner les buts du Plan de stabilisation et 2) de trop détourner les profits agricoles vers les compagnies de chemins de fer.

Cette formule n'offre pas de «point de départ» sur lequel effectuer les rajustements futurs. Une solution pourrait consister à fixer une contribution initiale fondée sur une autre méthode, par exemple, la formule de «rétribution de sous-traitant», et rajuster ensuite aux fluctuations futures, comme nous l'avons expliqué. Une autre solution serait de fixer le niveau initial par négociation selon le processus Gilson.

Contributions identifiées

Une option à cette approche de la contribution aux frais fixes est «l'identification» spécifique pour l'investissement de toute contribution du gouvernement aux frais fixes du réseau de transport du grain des compagnies de chemin de fer. Plutôt que de dépendre du niveau de revenu des compagnies de chemin de fer pour leur fournir les incitations à l'investissement dans le transport du grain, on pourrait exiger que les compagnies de chemin de fer négocient des améliorations spécifiques avec le gouvernement ou quelque'autre entité. Ces améliorations pourraient être définies en termes d'investissements spécifiques de capital ou de normes de rendement. Toute contribution ainsi négociée serait considérée comme un revenu qui, par contrat, serait éventuellement versé à la base d'investissement de la compagnie de chemin de fer. À cet égard, elle diffère des subventions qui seraient ou bien exclues de la base d'investissement ou bien comporterait un coût en capital de zéro. Cette méthode évite le fait de la vie économique qui veut que lorsque le niveau de revenu a été déterminé, les compagnies de chemin de fer n'ont aucune raison particulière de ré-investir ces revenus au profit de ceux qui y ont contribué.

Cette option se défend parce que toute contribution aux frais fixes est en réalité l'expression de la «volonté» de payer de celui qui paie. Cette «volonté» est un substitut de la «capacité» contributive qui est insignifiante lorsque les utilisateurs du service sont incapables de payer les coûts variables et qu'une compensation supplémentaire est assumée à titre de responsabilité du gouvernement. La «volonté» de celui qui paie dépend de ce qu'il reçoit en retour, c.-à-d. améliorations au service ferroviaire pour les expéditeurs de grain, appui aux exportations et autres intérêts publics. Par conséquent, ceux qui paient devraient avoir le droit d'exiger que des mesures spécifiques soient prises par les compagnies de chemin de fer en échange de leur contribution.

Le revenu éventuel de cet investissement, qui sera une partie des coûts variables futurs, inciterait les compagnies de chemin de fer à accepter ce programme. De plus, ce revenu ne coûterait pas plus cher pour les expéditeurs et le gouvernement que si les compagnies de chemin de fer avaient effectué cet investissement à partir de leurs sources normales.

Essentiellement, l'option de la »contribution négociée« transfère une partie de la responsabilité administrative quant aux décisions d'investissement des compagnies de chemin de fer au gouvernement. Plutôt que de payer une quelconque contribution «équitable» pour espérer ensuite que les compagnies de chemin de fer investiront dans le transport du grain, ces négociations mèneraient directement à de tels investissements.

From the Manitoba Hog Producers Marketing Board:
Mr. W. Vaags, Chairman.

From the Manitoba Milk Producers' Marketing Board:
Mr. A.V. Rampton, Chairman of the Board.

From the Manitoba Farm Business Association:
Mr. John Duvenaud, Director.

At 7:30 p.m.:

From Cargill Limited:
Mr. Kerry L. Hawkins, President;
Mr. Bob Dyck, Regional Manager;
Mrs. Jaye Frederickson, Public Relations Manager.

From the Winnipeg Labour Council:
Mr. Arnold Makinson, President.

From the Winnipeg Chamber of Commerce:
Mr. Jim Wright, President;

Mr. Kent Magarrell, Chairman, Agriculture Committee;
Mr. Ron Kaletzke, Chairman of Transport Committee;
Mr. Bob Thomson, General Manager, Winnipeg Business Development Corporation.

From the Manitoba Trucking Association:
Mr. Tom Jensen, Past President;
Mr. Ray Downey, President, Klassen Trucking Ltd.
Mr. Cliffe Kooistra, President, Kooistra Trucking Ltd.

From the Liberal Party of Manitoba:
Mr. David Matas, Spokesman;
Mr. Bill Ridgeway, First Vice-President and Policy Chair-
man.

Du «Manitoba Hog Producers Marketing Board»:
M. W. Vaags, président.

Du «Manitoba Milk Producers' Marketing Board»:
M. A.V. Rampton, président de l'office.

De la «Manitoba Farm Business Association»:
M. John Duvenaud, directeur.

A 19h30:

De «Cargill Limited»:
M. Kerry L. Hawkins, président;
M. Bob Dyck, directeur régional, Manitoba;
M^{me} Jaye Frederickson, directrice des relations publiques.

Du «Winnipeg Labour Council»:
M. Arnold Makinson, président.

De la «Winnipeg Chamber of Commerce»:
M. Jim Wright, président;

M. Kent Magarrell, président, comité de l'agriculture;
M. Ron Kaletzke, président du comité des transports;
M. Bob Thomson, directeur général, «Winnipeg Business Development Corporation».

De la «Manitoba Trucking Association»:
M. Tom Jensen, ancien président;
M. Ray Downey, président, «Klassen Trucking Ltd».
M. Cliffe Kooistra, président, «Kooistra Trucking Ltd.»

Du Parti libéral du Manitoba:
M. David Matas, porte-parole;
M. Bill Ridgeway, premier vice-président et président du
comité des politiques.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

At 2:30 p.m.:

From the Government of Manitoba:

The Honourable Samuel Uskiw, Minister of Highways and Transportation;

The Honourable Billy Uruski, Minister of Agriculture;

Mr. Dennis Schaefer, Manager, Freight Policy Branch, Highways and Transportation;

Mr. Bill Janssen, Consultant, Highways and Transportation.

From the Manitoba Farm Bureau:

Mr. Lorne Parker, President;

Mr. Sheldon Fulton, Consultant.

From the Diploma Agriculture Graduates Association:

Mr. Earl Geddes, Policy Director.

From the Manitoba Cattle Producers Association:

Mr. Allan Chambers, Director.

A 14h30:

Du Gouvernement du Manitoba:

L'honorable Samuel Uskiw, ministre de la Voirie et des Transports;

L'honorable Billy Uruski, ministre de l'Agriculture;

M. Dennis Schaefer, directeur, Direction de la politique du fret, Voirie et Transports;

M. Bill Janssen, conseiller, Voirie et Transports.

Du Manitoba Farm Bureau:

M. Lorne Baker, président;

M. Sheldon Fulton, conseiller.

De la «Diploma Agriculture Graduates Association»:

M. Earl Geddes, directeur des politiques.

De la «Manitoba Cattle Producers Association»:

M. Allan Chambers, directeur.

(Continued on the previous page)

(Suite à la page précédente)

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 111

Winnipeg, Manitoba
Friday, August 5, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 111

Winnipeg, Manitoba
Le vendredi 5 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 111

Winnipeg, Manitoba
Friday, August 5, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 111

Winnipeg, Manitoba
Le vendredi 5 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,
shipping and handling of western grain and to amend
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Robert Bockstael

MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin
Jean-Guy Dubois
Jesse Flis
Charles Mayer
Don Mazankowski
Doug Neil
Marcel Ostiguy
John Reid—(10)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Maurice A. Dionne

Vice-président: Robert Bockstael

ALTERNATES/SUBSTITUTS

Vic Althouse
Eva Côté
Rolland Dion
Jake Epp
Gaston Gourde
Bert Hargrave
Bernard Loiselle
Jack Murta
Alain Tardif
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, AUGUST 5, 1983

(161)

[Text]

The Standing Committee on Transport met in Winnipeg, at 9:07 o'clock a.m., this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, Neil, Ostiguy and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Epp, Hargrave, Loiselle, Murta and Tessier.

Other Members present: Messrs. Clarke (*Brandon—Souris*), Orlikow and Sargeant.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the United Grain Growers Limited: Mr. Lorne Hehn, president; Mr. Roy Cusitar, Vice-President, Manitoba; Mr. Ted Allen, First Vice-President, Alberta; Mr. Bud Morken, Vice-President, Saskatchewan and Mr. Bert Berry, Manager, Traffic Division. *From the Canola Crushers of Western Canada:* Mr. John Smythe, Transportation Chairman. *From the Northern Sales Company Limited:* Mr. Cliff Schwartz, President. *From the Continental Grain Company (Canada) Limited and Artic Grain Limited:* Mr. G.W. McClintock, Vice-President, Continental Grain; Honourable Ron Basford, Davis and Company; Mr. J.W. Maynard, President, Artic Grain Limited and Mr. Frank Sus, Retired Port Manager, Churchill, Manitoba. *From the Dominion Malting Limited:* Mr. John Kassenaar, Executive Vice-President and Mr. Blaine Silverthorne, Traffic and Sales Manager.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Hehn from the United Grain Growers Limited made a statement and, with the witnesses, answered questions.

It was agreed,—That the brief submitted by the United Grain Growers Limited be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-88"*)

It was agreed,—That the additional information on the UGG local board questionnaire and a table of responses be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-89"*)

Mr. Smythe from the Canola Crushers of Western Canada made a statement and answered questions.

It was agreed,—That the brief submitted by the Canola Crushers of Western Canada be printed as an appendix to this

PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 5 AOÛT 1983

(161)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui, à Winnipeg, à 9h07 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, Neil, Ostiguy et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: M. Althouse, M^{me} Côté, MM. Epp, Hargrave, Loiselle, Murta et Tessier.

Autres députés présents: MM. Clarke (*Brandon—Souris*), Orlikow et Sargeant.

Aussi présents: M. Keith Thompson, conseiller principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, chercheuse, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: De «United Grain Growers Limited»: M. Lorne Hehn, président; M. Roy Cusitar, vice-président, Manitoba; M. Ted Allen, premier vice-président, Alberta; M. Bud Morken, vice-président, Saskatchewan, et M. Bert Berry, directeur, Division de la circulation. *De «Canola Crushers of Western Canada»:* M. John Smythe, président de la Division des transports. *De «Northern Sales Company Limited»:* M. Cliff Schwartz, président. *De «Continental Grain Company (Canada) Limited» et «Arctic Grain Limited»:* M. G.W. McClintock, vice-président, «Continental Grain»; l'honorable Ron Basford, «Davis and Company»; M. J.W. Maynard, président, «Arctic Grain Limited», et M. Frank Sus, directeur de port à la retraite, Churchill, (Manitoba). *De «Dominion Malting Limited»:* M. John Kassenaar, vice-président exécutif, et M. Blaine Silverthorne, directeur de la circulation et des ventes.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Hehn, de «United Grain Growers Limited», fait une déclaration, puis, avec les témoins, répond aux questions.

Il est convenu,—Que le mémoire de «United Grain Growers Limited» soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice «TRPT-88»*)

Il est convenu,—Que les renseignements additionnels portant sur le questionnaire du bureau local de l'UGG et un tableau des réponses soient joints aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice «TRPT-89»*)

M. Smythe, de «Canola Crushers of Western Canada», fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu,—Que le mémoire de «Canola Crushers of Western Canada» soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice «TRPT-90»*)

day's Minutes of Proceedings and Evidence. (See Appendix "TRPT-90")

It was agreed,—That the comments of the Canola Crushers of Western Canada on the Second Report of the Oilseed Products Minimum Compensatory Rate Review Group, June 30, 1983 be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (See Appendix "TRPT-91")

Mr. Schwartz from the Northern Sales Company Limited made a statement and answered questions.

Mr. McClintock from Continental Grain made a statement and answered questions.

The Honourable Ron Basford from Davis and Company made a statement and answered questions.

Mr. Maynard from Artic Grain made a statement and answered questions.

Mr. Kassenaar from the Dominion Malting Limited made a statement, and with the witness, answered questions.

It was agreed,—That the following be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

1. Brief submitted by the Northern Sales Company Limited. (See Appendix "TRPT-92")
2. Brief submitted by the Continental Grain Company (Canada) Limited and Arctic Grain Limited. (See Appendix "TRPT-93")
3. Brief submitted by the Dominion Malting Limited. (See Appendix "TRPT-94")

At 1:45 o'clock p.m., the Committee adjourned until 2:00 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING (162)

The Standing Committee on Transport met, in Winnipeg, at 2:02 o'clock p.m., this day, the Vice-Chairman, Mr. Bockstael, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, Neil, Ostiguy and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Mrs. Côté, Messrs. Hargrave, Loiselle, Murta and Tessier.

Other Members present: Messrs. Blaikie, Clarke (*Brandon—Souris*) Orlikow and Sargeant.

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the *Manitoba Pool Elevators*: Mr. W.W. Fraser, President; Mr. G. Arason, Corporate Secretary and Mr. William Strath, Vice-President. From the *Swan River Pool Committee*: Mr. Kenneth Sigurdson, delegate. From the *National Farmers Union, Region 5*: Mrs. Jackie Skelton, Coordinator; Miss Connie Skelton, Mrs. Darlene Henderson, Women's President and Mr. Keith Proven, Chairman of the 516 Crow Committee. From the *Big Woody Womens Institute*: Mrs. Dorothy Minish. From the *Rural Municipality of Rossburn*: Mr. Reeve John Mitchell.

Il est convenu,—Que les commentaires de «*Canola Crushers of Western Canada*» sur le deuxième rapport du «*Oilseed Products Minimum Compensatory Rate Review Group*», en date du 30 juin 1983, soient joints aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (Voir Appendice «TRPT-91»)

M. Schwartz, de «*Northern Sales Company Limited*», fait une déclaration et répond aux questions.

M. McClintock, de «*Continental Grain*», fait une déclaration et répond aux questions.

L'honorable Ron Basford, de «*Davis and Company*», fait une déclaration et répond aux questions.

M. Maynard, de «*Arctic Grain*», fait une déclaration et répond aux questions.

M. Kassenaar, de «*Dominion Malting Limited*», fait une déclaration puis, avec le témoin, répond aux questions.

Il est convenu,—Que les documents suivants soient joints aux procès-verbal et témoignages de ce jour:

1. Mémoire de «*Northern Sales Company Limited*». (Voir Appendice «TRPT-92»)
2. Mémoire de «*Continental Grain Company (Canada) Limited*» et «*Arctic Grain Limited*». (Voir Appendice «TRPT-93»)
3. Mémoire de «*Dominion Malting Limited*». (Voir Appendice «TRPT-94»)

A 13h45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 heures ce même jour.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (162)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui, à Winnipeg, à 14h02, sous la présidence de M. Bockstael (vice-président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, Neil, Ostiguy et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: M^{me} Côté, MM. Hargrave, Loiselle, Murta et Tessier.

Autres députés présents: MM. Blaikie, Clarke (*Brandon—Souris*), Orlikow et Sargeant.

Aussi présents: M. Keith Thompson, conseiller principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, chercheur, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: Du «*Manitoba Pool Elevators*»: M. W.W. Fraser, président; M. G. Arason, secrétaire de la société, et M. William Strath, vice-président. Du «*Swan River Pool Committee*»: M. Kenneth Sigurdson, délégué. Du *Syndicat national des cultivateurs, Région 5*: M^{me} Jackie Skelton, coordonnatrice; M^{lle} Connie Skelton; M^{me} Darlene Henderson, présidente des femmes, et M. Keith Proven, président du «516 Crow Committee». Du «*Big Woody Womens Institute*»: M^{me} Dorothy Minish. De la *Municipalité rurale de Rossburn*: M. John Mitchel, président du conseil municipal.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

It was agreed,—That the documents submitted by the Honourable Samuel Uskiw, Minister of Highways and Transportation, Government of Manitoba be printed as an appendix preferably in the last issue or to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendices "TRPT-86" and "TRPT-87", Issue No. 110*)

Mr. Fraser from the Manitoba Pool Elevators made a statement and, with the witnesses, answered questions.

Mr. Sigurdson from the Swan River Pool Committee made a statement and answered questions.

Mrs. Skelton, Miss Skelton, Mrs. Darlene Henderson and Mr. Proven from the National Farmers Union, Region 5 made statements.

Mrs. Skelton, Darlene Henderson and Mr. Proven answered questions.

Mrs. Minish from the Big Woody Womens Institute made a statement and answered questions.

Mr. Reeve John Mitchell from the Rural Municipality of Rosburn made a statement and answered questions.

It was agreed,—That the brief submitted by the Rural Municipality of Rosburn be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-95"*)

At 5:41 o'clock p.m., the Committee adjourned until 7:30 o'clock p.m. this day.

EVENING SITTING (163)

The Standing Committee on Transport met, in Winnipeg, at 7:37 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, Neil, Ostiguy and Reid (*Kenora—Rainy River*).

Alternates present: Mr. Althouse, Mrs. Côté, Messrs. Hargrave, Murta and Mr. Tessier.

Other Members present: Messrs. Blaikie and Clarke (*Brandon—Souris*).

In attendance: Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

Witnesses: From the Grain Transportation Authority: Mr. J.E. McCannel, Acting Co-ordinator; Mr. Paul Earl, Assistant Co-ordinator, Systems and Planning. *From the Canadian Grain Commission:* Mr. H.D. Pound, Chief Commissioner. *Individual:* Mr. Ian Angus, Thunder Bay—Atikokan NDP Riding Association.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

Il est convenu,—Que les documents soumis par l'honorable Samuel Uskiw, ministre de la Voirie et des Transports du Manitoba, soient joints de préférence au dernier fascicule ou aux procès-verbal et témoignages de la séance de ce jour. (*Voir Appendices "TRPT-86" et "TRPT-87", fascicule n° 110*)

M. Fraser, du «*Manitoba Pool Elevators*», fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

M. Sigurdson, du «*Swan River Pool Committee*», fait une déclaration et répond aux questions.

M^{me} Skelton, M^{lle} Skelton, M^{me} Darlene Henderson et M. Proven, du Syndicat national des cultivateurs, Région 5, font des déclarations.

M^{me} Skelton, M^{me} Darlene Henderson et M. Proven répondent aux questions.

M^{me} Minish, du «*Big Woody Womens Institute*», fait une déclaration et répond aux questions.

M. John Mitchell, président du conseil municipal de Rosburn, fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu,—Que le mémoire soumis par la municipalité rurale de Rosburn soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice "TRPT-95"*)

A 17h41, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 19h30 ce même jour.

SÉANCE DU SOIR (163)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui, à Winnipeg, à 19h37 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, Neil, Ostiguy et Reid (*Kenora—Rainy River*).

Substituts présents: M. Althouse, M^{me} Côté, MM. Hargrave, Murta et Tessier.

Autres députés présents: MM. Blaikie et Clarke (*Brandon—Souris*).

Aussi présents: M. Keith Thompson, conseiller principal, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, chercheur, Bibliothèque du Parlement.

Témoins: De la «Grain Transportation Authority»: M. J.E. McCannel, coordonnateur par intérim; M. Paul Earl, coordonnateur adjoint, Systèmes et Planification. *De la Commission canadienne des grains:* M. H.D. Pound, commissaire en chef. *Particulier:* M. Ian Angus, «*Thunder Bay—Atikokan NDP Riding Association*».

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. McCannel from the Grain Transportation Authority made a statement and, with the witness, answered questions.

Mr. Pound from the Canadian Grain Commission made a statement and answered questions.

Mr. Ian Angus made a statement and answered questions.

On motion of Mr. Mayer, seconded by Mr. Tessier, it was agreed,—That a congratulatory message be sent to Senator Paterson, as follows:

You are now 100 years young and have been in the grain business for 75 years. That is a very good beginning.

The House of Commons Standing Committee on Transport is now holding hearings in Winnipeg on Grain Transportation. We salute you on your contribution to Canadian Agriculture and congratulate you on your 100th Birthday.

It was agreed,—That the brief submitted by Mr. Angus be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (See Appendix "TRPT-96")

At 9:45 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. McCannel, de la «*Grain Transportation Authority*», fait une déclaration puis, avec le témoin, répond aux questions.

M. Pound, de la Commission canadienne des grains, fait une déclaration et répond aux questions.

M. Ian Angus fait une déclaration et répond aux questions.

Sur motion de M. Mayer, appuyée par M. Tessier, il est convenu,—Que le message de félicitations suivant soit envoyé au sénateur Paterson:

Vous avez un siècle de jeunesse et vous oeuvrez dans le domaine des grains depuis 75 ans: c'est un très bon début.

Le Comité permanent des Transports de la Chambre des communes tient maintenant des audiences à Winnipeg sur le transport des grains. En hommage à votre précieuse contribution à l'agriculture canadienne, nous vous prions d'acceptez nos meilleurs vœux pour votre 100^e anniversaire.

Il est convenu,—Que le mémoire de M. Angus soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (Voir Appendice «TRPT-96»)

A 21h45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Friday, August 5, 1983

• 0900

The Chairman: Order, please.

We are resuming consideration of Bill C-155, and we are on Clause 2.

I want to welcome before the committee this morning the United Grain Growers, represented by Mr. Lorne Hehn, President. I would ask Mr. Hehn to introduce his colleagues and to start with a brief opening statement.

Mr. Lorne Hehn (President, United Grain Growers Limited): Good morning, Mr. Chairman and committee members.

Before beginning our formal presentation this morning—which, Mr. Chairman, will take no more than 15 minutes—I should like to introduce the colleagues with me who are prepared to discuss Bill C-155 with your committee. I am also going to give you a bit of background on each of these gentlemen.

I would first like to introduce Mr. Ted Allen, our First Vice-President. Ted is also a director and an executive member of the Canadian Federation of Agriculture. Ted operates a livestock, grains and special crops operation on both dry land and irrigation in Alberta. His main crops are mustard seed, winter wheat, corn and onions. His livestock operation consists of a cow/calf operation. Ted farms at Taber, Alberta, which is just to the east of Lethbridge.

Mr. Bud Morken is our Saskatchewan Vice-President. Bud is a director and executive member of the Saskatchewan Federation of Agriculture. He is President of the Western Agricultural Conference, and he is also a Director of the Canadian Federation of Agriculture. Bud was our representative to the Gilson negotiations and was a member of the method-of-payments task force. Bud's major crops are wheat, barley and canola. He also has a cow-calf operation and operates his farm, along with his two sons, at Sturgis, Saskatchewan, which is just north of Yorkton.

Mr. Roy Cusitar is our Manitoba Vice-President and lives just east of Melville and just north of Brandon at Russell, Manitoba. Roy is Vice-President of the Manitoba Farm Bureau. You met him yesterday. He was part of that bureau delegation. Roy grows canola, wheat, barley, flax, and also has livestock along with a pregnant mares' urine program, known as a PMU operation.

Walter Van De Walle is one of our Alberta directors and represents United Grain Growers on the executive and board of directors of Unifarm, Alberta's umbrella farm organization. Walter grows cereal crops, canola, and one of his main crops is alfalfa which is processed at the local dehydrating plant in

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le vendredi 5 août 1983

Le président: La séance est ouverte s'il vous plaît.

Nous continuons l'étude du projet de loi C-155 et nous en sommes à l'article 2.

Je veux, ce matin, souhaiter la bienvenue aux *United Grain Growers* représentés par M. Lorne Hehn, leur président. Je demande à M. Hehn de présenter ses collègues et de commencer par faire une brève déclaration.

M. Lorne Hehn (président, *United Grain Growers Limited*): Bonjour, monsieur le président et messieurs les membres du Comité.

Avant de commencer notre présentation ce matin—ce qui, M. le président, ne prendra pas plus de 15 minutes—je voudrais présenter mes collègues qui sont prêts à étudier le projet de loi C-155 avec vous. Je vais également vous donner quelques renseignements sur chacun d'eux.

Je vous présente d'abord M. Ted Allen, notre premier vice-président. Ted est également administrateur et membre du Comité exécutif de la Fédération canadienne de l'agriculture. Ted fait de l'élevage et cultive des grains et d'autres végétaux sur des terres irriguées et non irriguées en Alberta. Ses principales productions sont la graine de moutarde, le blé d'hiver, le maïs et les oignons. Il élève également des vaches dont il vend les veaux. L'exploitation de Ted est située à Taber, en Alberta, juste à l'Est de Lethbridge.

M. Bud Morken est notre vice-président pour la Saskatchewan. Il est administrateur et membre du Comité exécutif de la Fédération de l'agriculture de la Saskatchewan. Il est président de la *Western Agricultural Conference* et il est également administrateur de la Fédération canadienne de l'agriculture. Bud était notre représentant aux négociations Gilson et était membre du groupe d'étude sur la méthode de paiements des subventions. Les récoltes principales de Bud sont le blé, l'orge et le colza Canola. Il élève également des vaches pour en vendre les veaux et, avec ses deux fils, il exploite une ferme à Sturgis, Saskatchewan, juste au nord de Yorkton.

M. Roy Cusitar est notre vice-président pour le Manitoba et habite juste à l'est de Melville et juste au nord de Brandon à Russell, Manitoba. Roy est vice-président du *Manitoba Farm Bureau*. Vous avez fait sa connaissance hier, il faisait partie de la délégation de ce bureau. Roy cultive le colza Canola, le blé, l'orge la graine de lin et élève également du bétail et des juments gravides dans le cadre d'un programme de prélèvement de leur urine connue sous le nom de PMU.

Alter Van De Walle est l'un de nos administrateurs pour l'Alberta et représente les *United Grain Growers* au comité exécutif et conseil d'administration d'Unifarm, organisme qui chapeute des organismes agricoles de l'Alberta. Walter cultive des céréales, du colza Canola et principalement de la luzerne

[Text]

Legal, Alberta, where Walter farms. Walter is also a member of the board of directors which owns and operates that particular plant.

Mr. Chairman, I have spent some time introducing my colleagues. This is the only time you will have a group before you that represents agriculture in all three provinces, has a director of each major provincial farm organization and the national organization, and has two farm organization presidents and four farm organization vice-presidents.

While there may be disagreement within provinces, and even within the boards of provincial farm organizations, I assure you that there is no disagreement within this group or within our board when it comes to our transportation policy. This group has worked very hard to try and arrive at a western consensus within the farm groups.

Mr. Chairman, I would also like to introduce another member of our delegation, Mr. Bert Berry. Bert is the Manager of our Traffic and Transportation Department and has served in the various technical capacities at the Gilson hearings. He is also a member of the rates task force. If you have any questions on the rail costing and rates areas or on technical aspects of the legislation, Bert is quite fully qualified to respond to them.

That takes me, Mr. Chairman, into the very brief remarks I have for the committee this morning. I have circulated a copy of the highlights. It is not my intention to read all of them. I will briefly summarize them.

There is good reason for the interest of Prairie farmers in Bill C-155. No group of farmers in the world relies more upon railways. No industry in Canada depends more upon railway transportation than does theirs. No other group is separated from primary markets by so great a distance. Indeed, no group has so few transportation alternatives.

It is crucial that your committee assess this submission as one in which UGG advocates legislation that not only meets the problem of railway capacity and revenue, but legislation that captures the hearts and minds of western Canadian farmers and leaves them freer to choose, by their day-to-day and year-to-year production and marketing decisions, a system that meets their best individual interests.

Mr. Chairman, change is needed. There appears to be agreement among farmers in western Canada that the railways should receive adequate compensation for the movement of grain. However, recognizing the need for adequate compensation is one thing. Determining who should pay the compensation, how the compensation should be paid, and the level of compensation is by no means agreed upon, as your committee very well knows.

The principle of the federal government meeting the railways' shortfall of hauling grain through commitment by statute is absolutely essential. Our written submission, which we circulated to the committee earlier, in approaching this principle discussed two issues: the historical record of railway

[Translation]

qui est déshydratée localement dans une usine à Legal, Alberta, où est située son exploitation. Walter est également membre du conseil d'administration de l'organisme qui possède et exploite cette usine.

Monsieur le président, j'ai consacré un certain temps à présenter mes collègues. C'est la seule fois que vous avez devant vous un groupe de personnes qui représentent l'agriculture dans les trois provinces, qui comprend un administrateur de chaque important organisme provincial d'agriculture et de l'organisme national et deux présidents et quatre vice-présidents d'organismes agricoles.

Bien qu'il puisse y avoir désaccord entre les provinces dans notre groupe ou notre conseil d'administration lorsqu'il s'agit de notre politique de transport. Notre groupe a fait de grands efforts pour que les groupes d'agriculteurs de l'Ouest se mettent d'accord.

Monsieur le président, je voudrais également présenter un autre membre de notre délégation, M. Bert Berry. Bert est le directeur de notre département du transport et a participé aux audiences de la Commission Gilson à différents titres techniques. Il est également membre du groupe d'étude du barème. Si vous désirez poser des questions sur les coûts et barèmes du chemin de fer ou sur les aspects techniques de la loi, Bert est parfaitement qualifié pour y répondre.

J'en arrive, M. le président, aux très brèves remarques que je veux faire à ce Comité ce matin. J'ai distribué des exemplaires à leurs points saillants. Je n'ai pas l'intention de les lire tous. Je vais brièvement les résumer.

Il y a de bonnes raisons pour que les cultivateurs des Prairies s'intéressent au projet de loi C-155. Aucun groupe de cultivateurs dans le monde ne dépend plus du transport ferroviaire que le leur. Aucun groupe n'est séparé des marchés primaires par une distance si grande. En vérité, aucun groupe ne dispose de si peu d'autres moyens de transport.

Il importe que votre Comité évalue ce témoignage comme un témoignage dans lequel les UGG préconisent d'adopter une loi qui non seulement résout le problème de la capacité et des recettes des chemins de fer mais répond aux attentes des cultivateurs de l'Ouest du Canada et leur donne la liberté de choisir chaque jour et chaque année leurs récoltes et leurs marchés, c'est-à-dire de choisir un système qui répond le mieux à ce dont ils ont besoin.

Monsieur le président, un changement est nécessaire. Il semble que les cultivateurs de l'Ouest du Canada soient d'accord pour dire que les chemins de fer doivent recevoir un montant adéquat pour le transport du grain. Toutefois, reconnaître qu'il faut leur verser un montant adéquat est une chose. Déterminer qui doit payer ce montant, comment il doit être payé et quel doit être son degré ne fait pas l'accord de tous, comme votre Comité le sait très bien.

Le principe que le gouvernement fédéral rembourse aux chemins de fer le déficit provenant du transport du grain inscrit dans une loi est absolument indispensable. Notre mémoire, que nous avons distribué aux membres du Comité en étudiant ce principe, a étudié deux questions: le dossier histori-

[Texte]

shortfall, and the role of government as a tripartite member in the agreement in ensuring that the export of grain continues to make the vast contribution it has made to the national wellbeing and to the general economy of Canada.

• 0910

Through ad hoc policies the government has closed to some extent the enormous shortfall in railway compensation. Bill C-155 in the main reflects the government's commitment to redress the shortfall and to allow for the increased capacity of the rail system needed for the balance of this century. However, Bill C-155 contains serious shortcomings which we believe must be remedied.

Our focus today, Mr. Chairman, will be mainly on three elements of the legislation we believe could be improved. They are the share the farmer must pay for inflation, the volume of grain to receive inflation protection and the method by which the Crow benefit is paid.

Clause 54 of the bill is of great concern to the board of directors of our organization since we believe farmers are being asked to pay too large a share of the cost of inflation. It goes without saying that if inflation did not exist increased railway efficiencies would actually lower the cost of shipping grain. Thus the government's long-term commitment to meeting the shortfall would in fact be reduced.

We have attached an annex to our submission that shows the erosion of inflation and its effects on grain farmers since the early 1970s. Farmers have in a sense diluted the impact of inflation by improved operating efficiencies and increased production since that time.

Mr. Chairman, when we circulated the submission, unfortunately the wrong charts in Annex 3 were attached. We have attached the correct charts to our comments today, if the clerk would indeed circulate those charts.

Historically, new and improved varieties of crops and the plentiful supply of fertile, easily accessible land has had a marked impact on the upward trend in production. The farming industry, like the manufacturing industry, Mr. Chairman, is moving from the industrial assembly line era to the high technology era. Future shifts in production technology no doubt will have untold merit and advantage from a soil management and production standpoint in the long run. However, the exposure or risk on an annual basis to the farmer's economic well-being is very high. Not only is the risk to the farmer high, so is the impact of inflation, mainly because of the additional input costs.

The spin-off, however, for Canada as a nation is the increased economic activity that will benefit all Canadians. The inputs provided to farmers are produced by other Canadian industries, and that translates into activity. That

[Traduction]

que des déficits des chemins de fer et le rôle joué par le gouvernement qui comme troisième membre à l'accord, a la responsabilité d'assurer que l'exportation du grain continue à apporter au pays et à l'économie générale du Canada d'importantes contributions qu'elle a toujours apportées.

Grâce à des politiques appropriées, le gouvernement a comblé jusqu'à un certain point l'énorme insuffisance de l'indemnité des chemins de fer. Le projet de loi C-155, fondamentalement, reflète l'engagement du gouvernement à combler l'insuffisance et à prévoir l'augmentation de la capacité du réseau ferroviaire, nécessaire pour le reste de ce siècle. Toutefois, le projet de loi C-155 contient de graves lacunes qu'il faut, croyons-nous, combler.

Notre entretien aujourd'hui, monsieur le président, portera principalement sur trois éléments de la loi qui pourraient, selon nous, être améliorés. Il s'agit de la part que l'agriculteur doit absorber pour l'inflation, le volume de grains devant recevoir la protection contre l'inflation et la méthode utilisée pour payer les subventions du Nid-de-Corbeau.

L'article 54 du projet de loi préoccupe beaucoup la direction de notre organisation puisque, croyons-nous, on demande aux agriculteurs d'absorber une part trop grande de l'inflation. Il va sans dire que si l'inflation n'existait pas, l'amélioration de l'efficacité des chemins de fer réduirait effectivement le coût de transport des grains. Donc, l'engagement à long terme du gouvernement visant à combler l'insuffisance serait en fait réduit.

Nous avons joint à notre mémoire une annexe qui montre l'érosion de l'inflation et ses effets sur les producteurs de grain depuis le début des années 70. Les agriculteurs ont, en un sens, dilué l'impact de l'inflation en améliorant les conditions d'exploitation et en augmentant la production depuis ce temps.

Monsieur le président, lorsque nous avons distribué le mémoire, malheureusement les mauvais tableaux ont été joints à l'annexe 3. Nous avons joint les tableaux appropriés à nos commentaires aujourd'hui. Si le greffier veut bien distribuer ces tableaux.

Historiquement, des variétés nouvelles et améliorées de cultures et l'abondance de terres fertiles, facilement accessibles, ont eu un effet marqué sur la poussée de la production. L'industrie agricole, comme l'industrie manufacturière, monsieur le président, passe de l'ère industrielle de la chaîne de montage à l'ère de la haute technologie. Les futures améliorations de la technologie de la production auront sans aucun doute des mérites et des avantages inédits d'un point de gestion des sols et de production à long terme. Toutefois, le risque, sur une base annuelle, pour le bien-être économique de l'agriculteur est très élevé. Non seulement le risque est très élevé pour l'agriculteur, mais il en va de même pour l'impact de l'inflation, surtout à cause des coûts supplémentaires d'innovation.

La retombée, toutefois, pour le Canada à titre de nation est une augmentation de l'activité économique qui profitera à tous les Canadiens. Les intrants agricoles produits par les autres industries canadiennes, et cela se reflète sur l'activité économi-

[Text]

translates into jobs, investment and, finally, government taxes and revenue.

This economic spin-off in terms of intensive farming methods required to produce an additional 10 million tonnes has not been seriously considered by the government when determining the amount of federal funds committed. All participants benefit from increased volumes. Canada in total, as I mentioned, gains by a favourable balance of payments. She gains by job creation, tax revenue and economic activity. Grain companies such as ours gain by the spreading of overhead over a larger base while the railroads gain by also spreading overhead and better use of their base equipment.

With all participants benefitting, Mr. Chairman, UGG suggests that the inflation-sharing arrangements should apply to all grain moved out of the designated area. We suggest that we should be positive and think of the sharing arrangement in an opportunity sense. The clauses and subclauses dealing with limiting assistance to farmers to 31.1 million tonnes and reducing gross annual Crow benefit payments if marketing of grain falls below 31.1 million tonnes are opposed by United Grain Growers.

Clause 37.(4)(a) provides a disincentive to Prairie farmers maximizing yield and output. It quite literally provides reverse signals to the grain farmer not unlike providing a salesman with reduced commissions for increased sales.

Clause 34.(1) is particularly offensive because it directly refutes the principle outlined by the government as one of the principles which farm organizations in good faith negotiated at the farm organization hearings, and I repeat that principle:

2. In accordance with the proposals made to it by the major producer organizations in Western Canada, the Government . . . is prepared

(a) To commit itself by statute to the payment on an annual basis of an amount equivalent to the 1981-82 shortfall in railway compensation;

There it is, Mr. Chairman. It says:

. . . commit itself by statute . . . of an amount equivalent to the 1981-82 shortfall.

We believe that is a promise that should not be broken.

The United Grain Growers strongly recommends changing Clause 34.(1) to provide a constant payment regardless if grains marketed fall below the 31.1 million tonne level. The directors of the United Grain Growers challenge the committee to seek expert advice re cost-benefit relationship on inflation-sharing above the 31.1 million-tonne level with reference to foreign exchange earnings, increased economic activity and jobs, and increased government revenue and taxes.

[Translation]

que. Cela se traduit par des emplois, de l'investissement et, finalement, par des taxes et des revenus pour le gouvernement.

Ces retombées économiques par rapport aux méthodes agricoles intensives nécessaires pour produire 10 millions de tonnes supplémentaires, n'ont pas été prises en considération de façon sérieuse par le gouvernement lorsqu'il a établi le montant des fonds fédéraux engagés. Tous les participants profitent de l'augmentation des volumes. Au total, le Canada comme je l'ai mentionné, y gagne grâce à une bonne balance des paiements. Il y gagne par la création d'emplois et l'accroissement des recettes fiscales et de l'activité économique. Les compagnies de grains, comme la nôtre, y gagnent par l'étalement des surplus sur une base plus grande, tandis que les chemins de fer y gagnent également des surplus et une meilleure utilisation de leur équipement de base.

Comme tous les participants y trouvent leur compte, monsieur le président, la UGG suggère que les dispositions pour le partage des coûts de l'inflation devraient s'appliquer à tous les grains transportés à l'extérieur de la région désignée. Nous estimons que nous devons être positifs et nous pensons que les dispositions concernant le partage sont équitables. La *United Grain Growers* s'oppose aux articles et aux paragraphes qui portent sur la limitation de l'aide aux agriculteurs concernant les 31,1 millions de tonnes et la réduction des versements au titre des subventions annuelles brutes du Nid-de-Corbeau si la mise sur le marché des grains est inférieure à 31,1 millions de tonnes.

L'article 37(4)a) démotive les agriculteurs des Prairies à porter au maximum la production. Cela fournit littéralement des signaux de marche arrière aux producteurs de grains, comme si l'on réduisait les commissions d'un vendeur pour l'augmentation de ses ventes.

L'article 34(1) est particulièrement dévastateur parce qu'il réfute directement le principe souligné par le gouvernement comme l'un des principes que les organisations agricoles ont négocié de bonne foi aux audiences des organisations agricoles, et je répète ce principe:

2. Conformément aux propositions faites à cet égard par les principales organisations de producteurs de l'Ouest du Canada, le gouvernement . . . est prêt

a) à s'engager de façon statutaire à payer, sur une base annuelle, un montant équivalent au déficit de 1981-1982 de l'indemnité des chemins de fer;

Voilà ce que c'est, monsieur le président. Cela stipule:

. . . s'engage de façon statutaire . . . pour un montant équivalent au déficit de 1981-1982.

Nous croyons que c'est une promesse qui ne devrait pas être brisée.

La *United Grain Growers* recommande fortement de changer l'article 34(1) afin de fournir un versement constant même si la quantité de grains mise sur le marché est inférieure aux 31,1 millions de tonnes. Les directeurs de la *United Grain Growers* exigent que le comité demande les conseils d'un expert sur les coûts-avantages concernant le partage des coûts de l'inflation au-dessus du niveau des 31,1 millions de tonnes en fonction des gains en devises, de l'accroissement de l'activité

[Texte]

It is the contention of our organization that farmers must also have a realistic ceiling placed on inflation exposure. It must be stressed again and again that the market forces dictating grain prices are separate and apart from the market forces relative to the costs of farmers' input. Therefore it is both necessary and expedient to build in legislative protection against this broad and unusual exposure.

It is the United Grain Growers' position that we will support the inflation-sharing arrangements detailed in the bill up until 1985-1986, providing the arrangements apply to all volume. Following 1985-1986, it is our position that a fair sharing arrangement would be farmers picking up the first 3% of the inflation rate and half of the next 3% for a maximum of 4.5%; in other words, Mr. Chairman, the Gilson arrangement plus the volume provision.

There is also merit in the consideration of a so-called safety net that would tie farmers' total costs of transportation to grain prices. The historical relationship which has existed since 1924 weighted for the various grains would be a fair means of establishing a percentage relationship rather than the arbitrary limit suggested by government. That is the chart in Annex 3 I am referring to, which was attached to the original submission in error. The correct ones are attached to the highlights which I have circulated to the clerk.

The issue of who gets paid has broad implications. Farmers must be in a position where choice can be reflected. Neutral influence respecting resource use and efficiencies in the system are extremely important to farmers. They do not want a costly, inefficient system, nor do they want a system which distorts resource use. Whatever system evolves, the overall costs from farm to tidewater must be more than offset by the overall benefits.

Bill C-155 dictates that in order to qualify a farmer's grain or grain products must first of all be listed in Schedule I and, secondly, end up in a railcar on a railway and move out of the designated area. The rates, therefore, on protected grain and products moving out of the designated area will not be consistent with rates on other products, ensuring that the economics of local conversion of grain into more valuable products will be distorted.

Some may argue that inflation-sharing arrangements in the bill will gradually reduce this distortion. The premise there, of course, is that farmers would pay an ever-increasing portion of the overall freight bill. The argument is based on the assumption that the inflation-sharing arrangements in Bill C-155 are correct, that we will continue to have high rates of inflation and that farmers will pay all costs on all volumes over 31.1 million tonnes.

[Traduction]

économique et des emplois et de l'augmentation des revenus et des taxes du gouvernement.

Notre organisation affirme que les agriculteurs doivent également avoir un plafond réaliste fixé aux risques de l'inflation. Il faut souligner encore et encore que les forces du marché qui régissent les prix des grains sont distinctes des forces du marché relatives aux coûts des intrants agricoles. Par conséquent, il est à la fois nécessaire et urgent d'établir une protection législative contre ces risques considérables et inhabituels.

La position de la *United Grain Growers* est la suivante: nous appuyons les dispositions du partage des coûts d'inflation inscrits dans le projet jusqu'en 1985-1986, pourvu que les dispositions s'appliquent à tout le volume. Après 1985-1986, notre position sur un partage équitable est la suivante: les agriculteurs absorberaient les premiers 3 p. 100 du taux d'inflation et la moitié des 3 p. 100 suivants pour un maximum de 4,5 p. 100; en d'autres mots, monsieur le président, la disposition Gilson plus la clause sur le volume.

Il vaut également la peine de prendre en considération le «filet» de sécurité qui relierait les coûts totaux de transport des agriculteurs aux prix des grains. Les relations historiques qui existent depuis 1924 concernant les divers grains seraient un moyen équitable d'établir une relation en pourcentage au lieu de la limite arbitraire proposée par le gouvernement. Je fais allusion à l'annexe 3 qui a été jointe par erreur au mémoire original. Les bons tableaux sont joints au résumé que j'ai distribué par le greffier.

La question de savoir qui est payé a de vastes répercussions. Les agriculteurs doivent se trouver dans une situation où le choix est possible. L'influence neutre concernant l'utilisation des ressources et l'efficacité du système sont extrêmement importantes pour les agriculteurs. Il ne veulent pas d'un système coûteux et inefficace, et ils ne veulent pas non plus d'un système qui produise la distorsion de l'utilisation des ressources. Indépendamment de l'évolution du système, les frais globaux à partir de la ferme jusqu'à l'océan doivent être plus que compensés par les revenus globaux.

Le projet de loi C-155 stipule que, pour que les grains ou les produits des grains des agriculteurs remplissent les conditions nécessaires, il faut au préalable qu'ils soient énumérés dans l'annexe 1 et, en deuxième lieu, qu'ils se trouvent dans un wagon de chemin de fer et soient transportés à l'extérieur de la zone désignée. Toutefois, les tarifs sur les grains et les produits protégés transportés à l'extérieur de la zone désignée ne seront pas conformes aux tarifs des autres produits, si bien que l'économie de la conversion locale des grains en produits plus valables subira des distorsions.

Certains peuvent soutenir que les dispositions concernant le partage des coûts de l'inflation dans le projet de loi réduiront graduellement cette distorsion. La prémisse, dans ce cas, bien entendu, est la suivante: les agriculteurs absorberaient une partie sans cesse croissante de la facture globale du transport. L'argument est basé sur l'hypothèse que les dispositions concernant le partage des coûts de l'inflation du projet de loi C-155 sont convenables, que nous continuerons à subir des

[Text]

There are two factors pertaining to any argument regarding the method of payment of which we are certain.

First, if all of the money went directly to the railways, you would create distortion to those acres of land now producing grain that is either not exported or exported but not protected. Not all grain grown in western Canada is protected, nor does all grain end up in a railcar.

• 0920

Historically, only about two-thirds of the grain grown is shipped through the rail-elevator system. In fact, in 1981-1982, prairie farms produced just over 42 million tonnes; yet only about 30.6 million tonnes were shipped through the elevator rail system.

The point is, Mr. Chairman, that every acre from which production is not exported takes pressure off the transportation of export grains. If all production were exported, quota levels would theoretically be about two-thirds of the normal level we have experienced.

If all the payment went directly to the farmer, which is the second point, you would eliminate distortion, but the Crow export benefit would be spread over all grains produced. It would not be confined to grains shipped by rail, and hence there would be a dilution of the benefit on acres producing grain for export.

Since the two situations are inversely related, finding a solution to the problem has not been easy. It has not been easy, because there is no simple answer. What has become evident to United Grain Growers, and indeed to many within farm organizations, is that the most acceptable solution would be a marriage of the two concerns. As with the Gilson recommendations, United Grain is prepared to support the principle inherent in the Double 80 solution, as well as the solution you heard put forth yesterday in the Manitoba submission. Both plans are acceptable to us in terms of addressing the distortion, dilution, and acre-payment problem. However, we want to point out that they are not exclusive.

The point is, Mr. Chairman, that your committee must address these problems and recommend to Parliament a workable solution consistent with those principles. We suggest that failure to do so will inevitably result in offset programs at the provincial and regional levels, to allow comparative advantage on neutral resource use to function. Once in place, as you know, offset programs are difficult, if not impossible, to integrate into a truly national framework in the long term.

[Translation]

taux élevés d'inflation et que les agriculteurs paieront tous les coûts sur tous les volumes dépassant 31,1 millions de tonnes.

Il y a deux facteurs qui se rapportent à tout raisonnement concernant la méthode de versement dont nous sommes certains.

En premier lieu, si tout l'argent allait directement aux chemins de fer, vous créeriez une distorsion pour ces acres de terres qui produisent maintenant du grain qui est exporté ou non, mais qui n'est pas protégé. Les grains produits dans l'Ouest du Canada ne sont pas tous protégés, et ne finissent pas tous non plus dans un wagon de chemin de fer.

De tout temps, environ les deux tiers seulement du grain cultivé a été expédié par voie de chemin de fer et d'élevateur. En fait, en 1981-1982, les agriculteurs des prairies ont eu une production d'un peu plus de 42 millions de tonnes; toutefois, environ 30.6 millions de tonnes seulement ont été transportées par voie des chemins de fer et des éleveurs.

Monsieur le président, le point que je veux faire ressortir est que chaque acre de grain qui n'est pas exporté réduit les pressions exercées sur le transport à des fins d'exportation. Si tous les grains étaient exportés, en théorie, les niveaux de contingentement seraient d'environ les deux tiers du niveau normal que nous connaissons.

Deuxièmement, si toutes les subventions étaient octroyées directement aux agriculteurs, toute distorsion serait éliminée, mais les profits de l'exportation au titre de l'accord du Nid-de-Corbeau seraient répartis sur toutes les récoltes de grains. Ils ne seraient pas limités aux grains expédiés par voie ferroviaire et, par conséquent, il y aurait une réduction des profits sur les grains destinés à l'exportation.

Puisque les deux situations sont inversement liées, il n'a pas été facile de trouver une solution au problème. Le processus a été difficile parce qu'il n'y a pas de solution simple. Il est devenu évident pour les membres du *United Grain Growers* et, en effet, pour de nombreuses organisations d'agriculteurs que la solution optimale serait de tenir compte des deux préoccupations. Conformément, aux recommandations du rapport Gilson, les membres du *United Grain* sont disposés à appuyer le principe inhérent à la solution Double 80, ainsi que les propositions qui ont été présentées hier dans le mémoire du Manitoba. Selon nous, les deux plans sont acceptables en vue d'éliminer la distorsion, les pertes et le problème du paiement par acre. Cependant, nous voulons signaler que ces propositions ne sont pas exclusives.

Monsieur le président, il est essentiel que votre comité traite de ces problèmes et recommande au Parlement une solution réalisable qui soit conforme à ces principes. D'après nous, si vous ne procédez pas de cette façon, des programmes destinés à indemniser les perdants seront inévitablement mis en oeuvre à l'échelle provinciale et régionale afin de permettre aux partis de jouir des avantages relatifs du libre choix des ressources. Comme vous le savez, dès que ce genre de programme est mis en place, il est difficile, voire impossible, de les intégrer dans un véritable plan d'action nationale à long terme.

[Texte]

The facts are that the west is close to the feed grains, and the east is close to the consumer. So there are comparative advantages which are inherent on both sides. There is no evidence, however, indicating there would be a competitive advantage developed for the western livestock industry.

The livestock industry and other interest groups, no doubt, have presented, and will be presenting, arguments to back up our observations. The arguments we would like to just take another minute or two on are related to the elevator-truck-rail integration and system efficiencies.

The legislation should encourage optimum truck-elevator-rail integration, not vertical integration of any one component separately. The structure should encourage farmers, shippers, railways, marketers, terminal operators and exporters to achieve maximum efficiencies.

A one-day improvement in the car cycle, for example, is worth over \$70 million in annual savings to the system. Efficiencies gained through better use of lines, decreased switching, increased car spots, optimum train runs, better use of railway equipment and mode of power, better use of handling and loading facilities, longer scales in those facilities, larger scales, faster elevating legs, things like protein-testing equipment and computerization, and other technological breakthroughs must be greater than the inconvenience a farmer faces by way of longer truck hauls. If not, Mr. Chairman, we suggest the farmer will choose not to patronize them.

The legislation should allow the farmers the freedom to choose the rail-elevator-truck configuration they feel is in their best individual economic interest. Farmers must be the ones who ultimately determine whether they are going to change the handling and transportation system, in what direction, and to what degree.

Farmers are demanding, and will continue to demand, that the service provided should not cost in excess of other alternatives which provide the same service. Costs and savings have to be up front where farmers can see them and realize them. Then they will be in a position to make their own judgments. For those who argue that railway tariffs should not be flexible and reflect the real savings on cost-saving measures, we remind them that today's farmer, equipped with modern trucks and augers, can easily load a railcar within an acceptable period of time. All he requires is someone to assist with the documentation and the settlement.

The most efficient grain handling system and the best possible elevator-truck-rail configuration will not come about unless incentives are offered to all parties. The shipper and, in particular, the farmer must not be left indifferent to the effective use of transportation resources.

[Traduction]

Il faut se rendre à l'évidence que l'ouest veut favoriser les producteurs de céréales fourragères et que l'est veut favoriser le consommateur. Il existe donc des avantages relatifs inhérent aux deux partis. Par contre, rien ne prouve que l'industrie du bétail de l'ouest serait avantagé sur le plan de la concurrence.

L'industrie du bétail et, sans doute, d'autres groupes d'intérêts ont présenté et continueront à présenter à l'avenir des arguments qui appuieront nos commentaires. J'aimerais prendre une minute ou deux de plus pour parler des arguments invoqués au sujet de l'intégration des systèmes élévateurs-camions-chemins de fer et de leur efficacité.

La loi devrait préconiser l'intégration optimale du système camions-élévateurs-chemins de fer et non pas l'intégration verticale de chaque élément séparé. La loi devrait encourager les fermiers, les expéditeurs, les sociétés ferroviaires, les commerçants, les exploitants des terminaux et les exportateurs à atteindre un rendement maximal.

Par exemple, le fait de réduire les cycles des wagons d'une journée représente une économie annuelle de 70 millions de dollars pour le système. L'amélioration de l'utilisation des voies ferrées, la réduction de l'aiguillage, l'augmentation du nombre de vérifications des wagons, l'optimisation des trajets des trains, l'utilisation optimale de l'équipement de chemins de fer et du mode d'alimentation, l'amélioration de l'utilisation des installations de manutention et de chargement, l'installation de balances de plus grande dimension, l'installation de portiques de levage plus rapide, l'utilisation d'équipement d'essai des protéines, l'informatisation et les autres percées technologiques offrent des avantages beaucoup plus importants que les inconvénients que doivent subir les agriculteurs en raison des plus longs trajets par camion. Monsieur le président, si l'on n'encourage pas ces améliorations, l'agriculteur ne les appuiera pas.

La loi devrait accorder aux agriculteurs la liberté de choisir le système chemins de fer-élévateurs-camions qui, selon eux, leur offre les avantages particuliers optimaux sur le plan économique. Il faut que les agriculteurs déterminent finalement s'ils veulent modifier le système de manutention et de transport, de quelle manière et dans quelle mesure.

Les agriculteurs exigent et continueront à exiger que les services rendus ne coûtent pas plus cher que les autres possibilités de transport. Il faut que les agriculteurs puissent constater les coûts et les économies. Ils pourront alors juger d'eux-mêmes. Nous tenons à signaler aux personnes qui croient que les tarifs des sociétés ferroviaires ne devraient pas être souples et ne devraient pas refléter les économies réelles des mesures destinées à réduire les coûts, que les agriculteurs d'aujourd'hui disposent de camions et d'auges perfectionnés et qu'ils peuvent charger un wagon dans un délai acceptable. Ils n'ont besoin de l'aide qu'en ce qui concerne les documents et les droits.

Les systèmes de manutention des grains et les systèmes d'élévateurs-camions-chemins de fer les plus efficaces ne seront utilisés que si toutes les parties sont encouragées à le faire. L'expéditeur et particulièrement les agriculteurs doivent être sensibilisés à l'utilisation efficace des moyens de transport.

[Text]

In summary, the present bill requires substantial major revision if it is to be the instrument to accomplish the purpose intended consistent with the following objectives: to build in railway capacity; to offset railway losses so that the railways would be encouraged to invest and to guarantee performance; to reduce the economic distortion within the agricultural sector in all of Canada as well as western Canada; to increase efficiency and economy in the operation of the grain transportation system; and to offer a fair-share arrangement of future costs and future benefits.

Mr. Chairman, there are a number of specific sections within the bill which we would suggest be either amended or deleted. We have listed them in our presentation. However, Mr. Chairman, in the interests of time I do not intend to read them. We will, however, accept questions on that section of our document, if that is your wish.

The revisions we have suggested are put forward in the interests of motivating the development of an efficient, least cost to the farmer, first-class transportation and handling system, and are consistent with the principles announced by the government in February 1982. These revisions will ensure also that the federal funds were used in an effective manner.

The legislation would then provide the framework to guarantee the movement of grain and to move it faster and cheaper. The legislation would lead to increased economic activity which would spin off and spill over to other industries and sectors. It would indeed encourage well-balanced, healthy, domestic and export industry, with growth and technological advancement as the main ingredients. All of Canada would be better off.

The board of directors and my colleagues here today trust that your committee will see fit to consider our concerns and to recommend them as changes to Bill C-155.

Mr. Chairman, we appreciate this opportunity to make this very brief formal presentation. We now turn the meeting back to the Chair for discussion.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Hehn. We will proceed to questioning. I will start with Mr. Mazankowski. So far, I have five other members who wish to ask questions.

Mr. Mazankowski, 10 minutes please.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. On behalf of the members on this side of the table, and I am sure I speak for all members, I want to welcome the United Grain Growers to the meeting this morning. I particularly want to compliment them on their presentation this morning. To me, it seems to be a well-reasoned, realistic, credible and useful document which we will naturally find quite useful in the course of our future deliberations.

[Translation]

En résumé, le projet de loi actuel doit être soumis à une révision importante s'il doit servir de mécanisme destiné à atteindre les objectifs ci-après: accroître la capacité des sociétés ferroviaires, assurer l'indemnisation des pertes des sociétés ferroviaires de manière à ce que celles-ci soient encouragés à faire des investissements et à garantir le rendement, réduire la distorsion économique dans le secteur agricole dans l'ensemble du Canada ainsi que dans l'Ouest canadien, accroître l'efficacité et les possibilités d'économie dans le système de transport des grains; et offrir la possibilité d'une entente de partage juste et équitable des coûts et des profits futurs.

Monsieur le président, nous nous proposons de modifier ou d'éliminer un certain nombre d'articles précis du projet de loi. Nous vous avons fourni une liste dans notre mémoire. Cependant, monsieur le président, pour sauver du temps, je ne vous les lirai pas. Mais nous sommes prêts à répondre aux questions à ce sujet, si vous le désirez.

Les propositions de modifications que nous avons présentées sont destinées à encourager la mise au point d'un système de transport et de manutention efficace de premier choix et peu coûteux pour l'agriculteur et ces modifications sont conformes aux principes qui ont été présentées par le gouvernement en février 1982. Ces modifications sont également destinées à s'assurer que les fonds du gouvernement fédéral sont utilisés de façon efficace.

Grâce à ces modifications, la loi fournirait un cadre qui permettrait de garantir le transport plus rapide et plus économique des grains. Elles permettraient d'augmenter l'activité économique des autres industries et des autres secteurs. Elles permettraient évidemment d'obtenir des industries nationales et d'exportation équilibrées et saines et leurs objectifs principaux seraient l'expansion et l'évolution technologiques. Tout le Canada pourrait en profiter.

Le conseil d'administration et mes collègues présents aujourd'hui espèrent que le comité jugera bon de tenir compte de nos préoccupations et de recommander la modification du projet de loi C-155.

Monsieur le président, nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de faire cette brève présentation. Nous laissons maintenant la parole au président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hehn. Nous allons passer à la période de questions. Nous commencerons d'abord par M. Mazankowski et il y a actuellement cinq autres membres qui désirent poser des questions.

Monsieur Mazankowski, 10 minutes s'il-vous-plaît.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Au nom des membres de mon côté de la table, et je suis certain que je parle au nom de tous les membres, je désire souhaiter la bienvenue aux membres du *United Grain Growers*. Je voudrais particulièrement les féliciter de leur présentation de ce matin. D'après moi, leur document semble raisonné, réaliste, plausible et utile et il nous sera naturellement assez utile au cours de nos délibérations futures.

[Texte]

I think the point which impresses me the most is that your organization has placed its first emphasis on the welfare and the concerns of the producer, the farmer. You point out—I think very effectively—that the farmer is capable and is in the best position to make his own decisions and to determine the kind of grain handling system which will best suit his needs into the future.

Having said that, I wonder, Mr. Hehn, if you could enlighten us just a little bit, in as brief a way as possible, just how your organization works and how it is structured in terms of the development of policy. I suspect that you have locals similar to the Alberta Wheat Pool, the Saskatchewan Wheat Pool and the Manitoba Wheat Pool.

But I think the question which really is uppermost in my mind, and I am sure in the minds of other committee members, is that you are an organization which is involved in the business of grain handling and processing and serving the needs of farmers. You represent somewhere between 96,000 and 100,000 members across western Canada, in the three Prairie provinces and in British Columbia. You take a very definitive position with regard to this legislation and with regard to grain handling. Your counterparts, the combined forces of the Alberta, Saskatchewan and Manitoba Wheat Pools, which represent roughly 134,000 members, take a quite different approach in the development of the grain handling system.

• 0930

For example, the pools are in favour of paying the benefit to the railroads; the United Grain Growers are in favour of producer payment or freedom of choice. The pools are adamantly opposed to variable rates, you people are in favour of the development of variable rates. We notice in the pools' brief they are opposed to a comprehensive review process which has been enshrined in the bill. You people are in favour of that. In the pools' brief the livestock industry is virtually ignored, and you indicate it is very fundamental in terms of dealing with this whole issue. The pools expressed concern about the role and the authority of the administrator. You people are silent on that.

You are both ostensibly representing the same interests. Why is there such a divergence in opinion and in the positions taken by the two farm organizations?

Mr. Hehn: You have asked a number of questions, Mr. Mazankowski. I will attempt to deal with all of them one by one. If I have not dealt with the entire waterfront, please suggest I respond to what I have missed.

The first one related to the organization of United Grain Growers. I suppose the easiest way to describe it is to say that we operate in 341 prairie communities, all across western Canada, which includes the Peace River country and the small portion of B.C. in which there is a farming operation in the Peace River country.

[Traduction]

Je crois que ce qui m'impressionne le plus est le fait que votre organisation a comme première priorité le bien-être et les préoccupations des producteurs, des agriculteurs. Vous signalez—de façon très efficace—que les agriculteurs sont en mesure et sont les mieux placés pour prendre leur propre décision et déterminer quel type de système de manutention des grains satisfera à leurs besoins éventuels.

J'aimerais maintenant vous demander, monsieur Hehn, si vous pourriez nous fournir des précisions, le plus brièvement possible, sur le fonctionnement de votre organisation et sur la façon dont elle procède pour l'élaboration des politiques. Je soupçonne que vous avez des organisations locales similaires aux groupements comme *Alberta Wheat Pool*, *Saskatchewan Wheat Pool* et *Manitoba Wheat Pool*.

Je crois que ce qui me vient principalement à l'idée, et qui vient sûrement à l'idée des autres membres du comité est le fait que votre organisation s'occupe de la manutention et de la transformation des grains et est chargée de satisfaire aux besoins des agriculteurs. Vous représentez environ 96 000 à 100 000 membres de l'ensemble de l'Ouest canadien qui sont répartis dans les trois provinces de l'ouest et en Colombie-Britannique. Votre position relative à ce projet de loi et à la manutention du grain est très nette. Vos homologues, c'est-à-dire les groupements de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, qui se composent d'environ 134 000 membres, ont adopté une approche assez différente en ce qui concerne la mise au point d'un système de manutention des grains.

Par exemple, les groupements de producteurs sont en faveur de payer ces avantages aux compagnies de chemins de fer; les *United Grain Growers* sont en faveur du paiement aux producteurs ou de la liberté de choix. Les groupements de producteurs s'opposent farouchement aux taux variables, et vous, vous favorisez l'établissement de taux variables. Nous remarquons, dans le mémoire présenté par les groupements de producteurs, qu'ils s'opposent à un réexamen complet et détaillé prescrit par le projet de loi. Et vous êtes en faveur de cela. Dans le mémoire des groupements, l'industrie du bétail est pratiquement ignorée, et vous, vous indiquez qu'elle est fondamentale dans l'étude de cette question. Les groupements de producteurs ont exprimé leur préoccupation quant au rôle et au pouvoir des administrateurs. Et vous, vous restez silencieux à ce sujet.

Et vous êtes tous deux censés représenter les mêmes intérêts. Pourquoi existe-t-il une telle divergence d'opinions et de positions entre les deux organismes agricoles?

M. Hehn: Vous avez posé un certain nombre de questions, monsieur Mazankowski. J'essaierai de répondre à toutes ces questions, une par une. Et après, si j'en ai manqué une, veuillez me l'indiquer pour que j'y réponde.

La première portait sur l'organisation des *United Grain Growers*. Je crois que la meilleure façon de la décrire est de dire que nous sommes présents dans 341 agglomérations des Prairies dans tout l'Ouest canadien, y compris dans la région de la rivière de la Paix et une petite partie de la Colombie-

[Text]

We handle about 16% of the prairie market in those prairie communities. We have 96,000 shareholders, which you have mentioned, but I want to point out not all of those shareholders are active. We have about 44,000 active customers who deliver grain to our elevators on a daily basis. Those active customers in the democratic control within our organization, are divided into locals. We have 288 locals, and the reason we have fewer locals than communities we serve is that we have a number of communities within a close enough geographic distance so that we can combine one or more communities into one local.

We do have 288 locals. Each of those locals has a local board of directors, and so we have 3,200 local board directors with whom we correspond and keep in contact with.

We have an annual meeting each year. Each of the locals elects one delegate to our annual meeting. We therefore have an annual meeting with something like 287 delegates, and it is a very rare occasion when we are missing any more than three or four delegates at our annual meeting.

They have at least two mandatory meetings per year in each of those locals, at which time they discuss the business of United Grain Growers as it relates to our operation. They also have an opportunity to discuss farm organization business and farm policy, and they do discuss what has transpired at our annual meeting and give delegates direction on policy which will come forward to our annual meeting. Any policy which appears on the agenda of our annual meeting is submitted well in advance of the annual meeting so that our locals have a chance to assess it and offer their opinions to their delegate.

I trust I have given you some formal very brief description of how the democratic structure of our organization operates. In addition to the two mandatory meetings, we do have a number of other meetings which the locals organize on their own in terms of gathering information of a technical nature, of a research nature, of a farm policy nature, and of any other interest they might have as farmers, and where we can provide assistance.

Mr. Flis: For clarification, Mr. Chairman, to shorten the questioning, because Mr. Mazankowski is pursuing the same line of questioning I was following . . .

The Chairman: A supplementary, Mr. Flis.

Mr. Flis: Of the 280 sub-delegates who come to this convention, can you give us the percentage of how many would represent grain growers, as opposed to the percentage representing the livestock industry and the processing industry?

[Translation]

Britannique où il y a des exploitations agricoles dans la région de la rivière de la Paix.

Environ 16% de tout le marché des Prairies passe entre nos mains dans ces agglomérations des Prairies. Nous avons 96,000 actionnaires dont vous avez fait mention, mais je veux souligner que tout ces actionnaires ne sont pas des membres actifs de l'organisation. Nous comptons environ 44,000 clients actifs qui livrent des grains à nos éleveurs chaque jour. Ces clients actifs sont divisés en sections locales dans le contrôle démocratique qui existe à l'intérieur de notre organisation. Nous comptons 288 sections locales, et la raison pourquoi nous avons moins de sections locales que les agglomérations que nous desservons est qu'il y a plusieurs agglomérations rapprochées les unes des autres, de façon qu'on peut combiner plusieurs d'entre elles dans une même section locale.

Nous avons donc 288 sections locales. Chacune possède son propre conseil d'administration, et nous avons donc 3,200 administrateurs locaux avec lesquels nous correspondons et avec lesquels nous restons en contact.

Nous tenons des assemblées annuelles chaque année. Chacune des sections locales élit un délégué pour y assister. Il y a donc quelque 287 délégués à chaque assemblée annuelle, et il est très rare qu'il manque plus que trois ou quatre délégués à cette assemblée.

Ils ont au moins deux réunions obligatoires par année dans chaque section locale, réunions au cours desquelles ils discutent des affaires de la *United Grain Growers* qui touche notre exploitation. Ils ont également la possibilité de traiter des affaires de l'organisation agricole et de la politique agricole, et ils discutent des points étudiés au cours de l'assemblée annuelle et donnent à leurs délégués des directives sur la politique qu'ils veulent voir adopter au cours de l'assemblée annuelle. Toute politique qui apparaît à l'ordre du jour de l'assemblée annuelle est également présentée au cours de ces réunions, avant l'assemblée annuelle, de façon à ce que les sections locales aient la possibilité de l'évaluer et de faire des commentaires à ce sujet à leurs délégués.

J'espère vous avoir donné une très brève description de la façon dont fonctionne la structure démocratique de notre organisation. En plus des deux réunions obligatoires, nous tenons également un certain nombre d'autres réunions organisées par les sections locales afin de réunir de l'information de nature technique, de nature de recherche, de nature de politique agricole, et de tout ce qui peut les intéresser en tant qu'exploitants agricoles, et pour lesquels nous pouvons les aider.

M. Flis: En guise d'éclaircissement, monsieur le président, pour abréger la période de questions, parce que M. Mazankowski pose à peu près les mêmes questions que moi . . .

Le président: Une question supplémentaire, monsieur Flis.

M. Flis: Des 280 sous-délégués qui assistent à ce congrès, pouvez-vous nous dire quel pourcentage de ces délégués représente les producteurs de grains par rapport à ceux qui représentent l'industrie du bétail et l'industrie de la transformation?

[Texte]

Mr. Hehn: They all represent the grain industry, the great grain industry, sir. Some of them do have some livestock interests, because many of our farmers in western Canada. As you will have gathered from my introductions, the people next to me also have livestock interests to complement their grain farm. But all of those delegates represent grain interests.

The Chairman: Mr. Mazankowski, your final question.

Mr. Mazankowski: I think Mr. Hehn has another question to answer and basically outline the differences between the position the UGG takes vis-à-vis the pools.

Mr. Hehn: Mr. Mazankowski, I think the easiest way to answer is to suggest why we take the position we do, rather than to attempt to explain why the pools take the position they do, because I think they will have opportunity to explain that to you in the days ahead.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, just so it is clear. There is certainly nothing untoward in my question. I think from the standpoint of committee members, we are grappling with a very contentious issue here. There are two major groups in western Canada who take divergent points of view. I think for the benefit of the committee members we would like to have some background, some rationale for the reason why those two divergent views are taken.

Mr. Hehn: Okay, let me first of all say, Mr. Mazankowski, we believe our approach has been the comprehensive approach. It is one which looks at the long-term solution and we believe it is based on sound economic decision-making. It is a balanced approach, which is maybe where the difference lies. It is one we believe will promote, and indeed encourage, a first-class transportation system to get export grains to our export markets. At the same time, it will promote an efficient handling and transportation system.

On the other side of the equation, we believe it will enhance and promote the maturity of the western Canadian economy. Diversification, value added, increased economic activity, etc., I believe are a part of our approach. It is a flexible approach, it allows for freedom of choice, it allows for farmer input into the evolution of the system. Indeed, Mr. Chairman, it allows the farmer to have a vote. That may be the difference, because we consider the farmer's truck to be his ballot, and under our submission and our position that would be his vote on how the system evolves.

Mr. Mazankowski: Mr. Hehn, your organization seems to be placing a greater emphasis on the value-added potential of processing, and the potential of further diversification than some other groups. I am wondering whether this is simply on the basis of your interest in the welfare of the farmers, or is it

[Traduction]

M. Hehn: Ils représentent tous l'industrie des grains, la grande industrie des grains, monsieur. Certains d'entre eux ont des intérêts dans l'élevage, car un grand nombre de nos exploitants agricoles sont de l'Ouest canadien. Comme vous avez pu le voir dans mon introduction, les gens autour de moi ont également des intérêts dans l'élevage pour compléter leur production de grains. Mais tous ces délégués représentent des intérêts de l'industrie des grains.

Le président: Monsieur Mazankowski, votre dernière question.

M. Mazankowski: Je crois que M. Hehn doit répondre à une autre question et souligner fondamentalement les différences entre la position de la UGG et celle des groupements de producteurs.

M. Hehn: Monsieur Mazankowski, je crois que la meilleure façon de répondre à cette question est de vous dire pourquoi nous adoptons cette position, plutôt que d'essayer d'expliquer pourquoi les groupements de producteurs adoptent leur position, parce que je crois qu'ils auront la possibilité de s'expliquer au cours des jours à venir.

M. Mazankowski: Monsieur le président, c'est tout à fait clair. Il n'y a certainement aucune malice dans ma question. Je crois que, du point de vue des membres du comité, nous nous attaquons à une question très litigieuse. Il y a deux groupes principaux dans l'Ouest canadien qui adoptent des points de vue tout à fait opposés. Je crois que, dans l'intérêt des membres du comité, nous aimerions avoir certaines données, une certaine explication rationnelle de ces points de vue opposés.

M. Hehn: D'accord, d'abord permettez-moi de dire, monsieur Mazankowski, que nous croyons que notre approche est une approche complète. C'est une façon de procéder qui recherche une solution à long terme, et nous croyons qu'elle est basée sur de saines décisions économiques. C'est une approche équilibrée, et c'est probablement là que se trouve la différence. À notre avis, cette façon de procéder favorisera, et de fait encouragera, l'établissement d'un réseau de transports de premier ordre pour acheminer nos grains vers les marchés d'exportation. Au même moment, elle facilitera la mise en place d'un réseau de manutention et de transport efficace.

De l'autre côté de l'équation, nous croyons qu'elle favorisera la maturité de l'économie de l'Ouest canadien. La diversification, la valeur ajoutée, l'activité économique accrue, etc., je crois, font toutes partie de notre approche. C'est une façon de procéder souple qui permet la liberté de choix, qui permet à l'exploitant agricole d'apporter sa contribution à l'évolution du réseau. Effectivement, monsieur le président, elle donne à l'exploitant agricole un droit de vote. C'est probablement cela, la différence, parce que nous considérons le camion de l'exploitant agricole comme étant son bulletin de vote, et d'après notre exposé et notre prise d'opposition, c'est là son vote sur la façon dont fonctionne le système.

M. Mazankowski: Monsieur Hehn, votre organisation semble mettre plus l'accent sur la valeur ajoutée possible de la transformation et sur le potentiel d'une diversification ultérieure que certains autres groupes. Je me demande si cela ne provient pas simplement du fait de vos intérêts relativement

[Text]

because the UGG are involved in enterprises which relate to the development of that diversification and further processing? I wonder if you could comment on that.

Finally, you are fairly clear in suggesting that this bill requires substantial major revision, and have outlined three basic points you believe must be revised before this bill is passed. If in the event we are not able to get those major revisions, what recommendations or advice would you be prepared to give the committee members in the final disposition of this bill, if those major revisions you refer to cannot be achieved?

Mr. Hehn: Mr. Allen has also asked to respond to some of these questions, Mr. Chairman, after I am through, if you would allow Mr. Allen to give a brief response.

The Chairman: Certainly.

Mr. Hehn: Coming to your first question, which relates to our interest in this resolution of the transportation policy, Mr. Mazankowski, I believe our first interest is the interest of the industry itself. With a healthy industry our farmers will be healthy, and so will United Grain Growers. That is why we are looking at this in the long term. Indeed, we are striving for the kind of balance between domestic value-added related industry which will give us the spin-off in terms of jobs and activity in the west, and recognizing also that Canada has limited population, but we do have unlimited capacity to produce, but we will need a first-class transportation as well.

It relates, Mr. Chairman, to the viability of the communities in the long run. One only has to drive through southern Alberta and the areas where there is this kind of economic activity and spin-off to realize that in the long term in the interests of all of western Canada we require a balanced, mature economy to develop if we are to have healthy communities in the long term.

You asked a question related to variable tariffs. No one I have heard of is suggesting tariffs in excess of the protected or legislated rates in this bill; therefore, rather than to call them variable tariffs, we prefer to call them incentive rates. Indeed, they will be rates that are lower than the protected rate, and they will be designed to attract grain to the plants where the economies and efficiencies are indeed occurring. Farmers will not be forced to haul there. Whether or not they feel attracted will be their decision and will depend, no doubt, on the services offered when they get there, weighed against, we suggest, the cost of getting there.

• 0940

Mr. Mazankowski, your last question related to what our position would be if the amendments did not take place. I

[Translation]

au bien-être des exploitants agricoles ou si c'est parce que la UGG a des intérêts dans des entreprises associées au développement de cette diversification et d'une transformation ultérieure? Je me demande si vous ne pourriez pas nous faire des commentaires à ce sujet.

En dernier lieu, vous vous êtes fait très bien comprendre en disant que ce projet de loi nécessite une révision importante, et vous avez souligné trois points fondamentaux qui, selon vous, doivent être révisés avant que ce projet de loi soit adopté. Si jamais nous ne pouvons pas faire ces importantes révisions, quelles recommandations ou quels conseils seriez-vous prêt à faire aux membres du comité au cours des préparatifs définitifs de ce projet de loi si jamais ces révisions que vous avez mentionnées ne peuvent pas se faire?

M. Hehn: M. Allen a également demandé de répondre à certaines de ces questions, monsieur le président, après que j'aurai fini, si vous permettez à M. Allen de donner une brève réponse.

Le président: Certainement.

M. Hehn: En ce qui a trait à votre première question, qui porte sur notre intérêt dans cette résolution de la politique en matière de transport, monsieur Mazankowski, je crois que notre intérêt premier est celui de l'industrie même. Si l'industrie est saine, nos exploitants agricoles le seront également, ainsi que la *United Grain Growers*. C'est pourquoi nous considérons cette question à long terme. En effet, nous recherchons un certain équilibre avec l'industrie de valeur ajoutée connexe locale dont nous pourrions bénéficier en termes d'emplois et d'activités dans l'Ouest, tout en tenant compte également que le Canada a une population limitée, mais que nous possédons une capacité de production limitée, mais que pour ce faire, nous devons avoir un réseau de transport de premier ordre.

Cet intérêt, monsieur le président, est relié de près à la viabilité des agglomérations à long terme. Vous n'avez qu'à vous promener en auto dans le sud de l'Alberta et les régions où existe ce genre d'activité économique et tout ce qui en découle pour vous rendre compte qu'à long terme, et dans l'intérêt de tous ceux qui demeurent dans l'Ouest canadien, nous avons besoin d'une économie bien développée et équilibrée si nous voulons avoir des agglomérations saines.

Vous avez posé une question sur les tarifs variables. Je n'ai jamais entendu personne suggérer des tarifs supérieurs aux taux protégés ou régis par ce projet de loi; plutôt que de les appeler des tarifs variables nous préférons donc les appeler des taux d'incitation. Il s'agira en effet de taux inférieurs aux taux protégés, pour tenter d'attirer le grain aux usines plus rentables. Les fermiers ne seront pas obligés de transporter leur grain là, mais ils auront le choix. Sans aucun doute leur décision dépendra des services offerts une fois rendus à l'usine, par rapport, probablement selon nous, au coût du transport.

Monsieur Mazankowski, votre dernière question portait sur notre position si les amendements n'étaient pas adoptés. C'est

[Texte]

guess it is a little bit like asking me if I want to lose my left hand or my right hand, because I would prefer not to lose either. I would prefer the balanced approach which I have just outlined.

We need two things for certain. Because of our ability to produce and because we do not have the population to consume the production, we need first and foremost a first-class transportation system—one with capacity. But having said that, Mr. Chairman, I now also say we require the system to possess efficiency as a major ingredient. That is because, although we have the capacity to produce, we must remain competitive in the world markets and must remain efficient if we are going to create that first-class transportation system. I hope I have answered those questions in the time I have had allotted, and Ted Allen may . . .

The Chairman: Mr. Allen.

Mr. Hehn: Mr. Allen waives his right to respond.

The Chairman: All right. Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman. Welcome to members of the United Grain Growers board who are with us today. The briefs which have been circulated, as well as your statement today and your previous answers, indicate pretty well how UGG arrived at its particular policy stance on the current legislation. While we were not able to find from Mr. Mazankowski's answer whether or not the bill, as is, is more suitable than the bill as you wish it to be, I would like to ask this. Going back just a bit in the process, Mr. Hehn, you mentioned about being asked whether you wanted to give up your left hand or your right hand, and I wonder if the UGG board and its representatives had that kind of struggle as to whether or not the Crow should go—that being the basic question to be answered before any negotiations could begin. Eventually, you must have decided that the Crow had to go or you would not have got into the negotiation of whether it should be the left hand or the right hand, or how many fingers should be left, and that sort of thing. Essentially that is what happened in the Gilson negotiations, I believe.

Mr. Hehn: To suggest there was a struggle was probably a wee bit strong. I would suggest that indeed there was a great deal of concern; indeed, I would have to suggest also that there is still a very small group within our membership which is still very concerned. It is probably a reflection of the kind of situation many farmers are facing in terms of income at this point in time, so indeed we recognize those concerns.

However, we recognize also within our organization that over time needs have changed, that the system has to adjust to serve those changing needs. We recognized that unless something is done to the system . . . the need for which began to emerge in the 1960s when, in fact, the Crow rate became a rate which did not cover all costs of transporting grain—indeed our transportation system would deteriorate to the

[Traduction]

un peu comme si l'on me demandait si je préférerais qu'on me coupe la main gauche ou la main droite, évidemment je voudrais n'en perdre aucune. Je préférerais l'approche équilibré dont je viens de parler.

Il est certain que nous avons besoins d'au moins deux choses. A cause de notre capacité de production et parce que nous n'avons pas la population suffisante pour consommer cette production, nous avons besoin en tout premier lieu d'un système de transport de première classe—un système à grande capacité. Et en plus, monsieur le président, nous avons également besoin maintenant d'un système axé sur l'efficacité parce que, bien que nous ayons une bonne capacité de production, nous devons demeurer compétitifs internationalement et nous devons demeurer efficaces si nous voulons créer ce système de transport de première qualité. J'espère que j'ai répondu à ces questions dans le temps qui m'était alloué et Ted Allen peut . . .

Le président: Monsieur Allen.

M. Hehn: M. Allen renonce à son droit de répondre.

Le président: Très bien. Monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président. Bienvenue aux membres de la Commission du *United Grain Growers* qui sont ici présents. Les dossiers que vous avez faits circuler, votre déclaration d'aujourd'hui et vos questions précédentes, montrent assez bien comment *United Grain Growers* en est arrivé à sa politique face à la Loi actuelle. Nous n'avons pu savoir d'après la réponse de M. Mazankowski si oui ou non le projet de loi, comme il se présente à l'heure actuelle, serait plus adapté que le projet de loi que vous aimeriez voir, j'aimerais vous poser une question. Si l'on retourne un peu en arrière, monsieur Hehn, vous avez dit qu'on vous demande si vous vouliez donner votre main gauche ou votre main droite et je me demande si la Commission du UGG et ses représentants ont connu ce genre de dilemme, à savoir si le Nid-de-Corbeau devrait exister ou non—ce qui est la question fondamentale à laquelle on doit répondre avant que des négociations ne commencent. Vous avez donc dû décider à la longue que le Nid-de-Corbeau devait exister ou vous n'auriez pas entrepris de vous demander si c'était la main gauche ou la main droite qui devait être coupée, ou combien de doigts devraient rester et ce genre de choses. Je crois que c'est ce qui s'est essentiellement passé lors des négociations Gilson.

M. Hehn: Vous parlez de dilemme, ne serait-ce pas un tout petit peu exagéré. Je dirais plutôt qu'il y a eu beaucoup d'inquiétude, et je dois vous dire qu'il y a encore un très petit groupe parmi nos membres qui est toujours très inquiet. Cela reflète probablement le genre de situation que connaissent de nombreux fermiers en terme de revenu à ce moment, c'est pourquoi nous tenons bien compte de ces inquiétudes.

Nous reconnaissons également au sein de notre organisation, que les besoins ont changé avec le temps, que le système a dû se modifier pour répondre aux nouveaux besoins. Nous nous rendons compte qu'à moins que quelques chose ne soit fait au système—et ce besoin a vu le jour dans les années 1960 lorsque, en fait, le tarif du Nid-de-Corbeau ne couvrirait plus tous les coûts du transport des grains—il se détériorait au

[Text]

point where it would begin to affect the bottom line of the farmer. So that caused us concern. All participants in the system were concerned.

Again, I come back to the necessity for change in the system to meet and to serve the changing needs. We produce and export almost twice what we did just a few years ago. So we are looking at very quick changes; we are looking at changes in technology at the farm level which are happening very rapidly. It is important to us, then, that changes in the transportation system be made in balance with the potential and the technology which is being applied at the farm level.

That was one reason, I believe, for accepting that farmers indeed have an interest in the movement of their grain and that they are indeed prepared to pay a fair share in the movement of that grain, if the government is prepared to commit itself by statute to the shortfall in the long term.

This is not something which has evolved over night; it began in our organization as early as 1976. In 1979, we listed a set of principles in our annual report. We also had a resolution dealing with the problem, and we have tackled those principles and that resolution every year since. We have received support for the approach we have been taking.

Mr. Althouse: You referred to the stand taken in 1976 in your original brief which was circulated beforehand. You quote yourself from, I think, 1976 in the annual report. What you say is:

Crow rates without adequate compensation from the government have resulted in a rail system hopelessly expensive to operate and maintain if left as is.

At that point in time you seemed to be stressing the absence of adequate compensation from the government. What brought you to change from that position to the current one which seems to be partial compensation from government with an increasing proportion being borne by the producer?

Mr. Hehn: Without a doubt, Mr. Chairman, it was inflation. Inflation has been the ugly animal that has caused problems within the transportation, as well as within the farm community. It is in that context why in 1979 and 1980 we set an overall objective.

Perhaps I should read the objective we set in 1980 and the principles under that objective, because I think they do relate to the question asked by Mr. Althouse. I should also read the 1979 resolution which was the period in time within our organization when we did see a major recognition of the problem, and the farmers' attitude showed they were prepared to invest in a system to correct the problem. I shall read the resolution first; it is the 1979 resolution which passed our annual meeting.

[Translation]

point où cela commencerait à toucher les fermiers à la base. Cela nous a donc embêtés. Tous les participants au système étaient concernés.

Je répète encore la nécessité d'un changement du système pour répondre aux besoins changeants. Nous produisons et exportons presque le double par rapport à il y a seulement quelques années. Il s'agit là de variations très rapides, des variations de la technologie au niveau des fermes qui se produisent très rapidement. Il est important pour nous donc, que les changements du système de transport soient effectués en harmonie avec le potentiel et la technologie qui sont appliqués au niveau de la ferme.

C'était là une raison, je crois, d'accepter que les fermiers s'intéressent vraiment au transport de leur grain et qu'ils soient préparés à payer une bonne somme pour le transport de ces grains, si le gouvernement est prêt à s'engager officiellement à absorber les déficits à long terme.

Ce n'est pas quelque chose qui s'est produit en une nuit, mais cela a commencé dans notre organisation dès 1976. En 1979, nous avons fait une liste d'une série de principes dans notre rapport annuel. Nous avons également une résolution qui portait sur ce problème, et nous avons remis en cause ces principes et cette résolution chaque année depuis lors. Nous avons reçu des appuis pour l'approche que nous préconisons.

M. Althouse: Vous parlez de la position que vous avez prise en 1976 dans votre document original que vous avez fait circuler avant. Vous vous citez vous-mêmes, du rapport annuel de 1976, je crois et vous dites que:

Les tarifs du Nid-de-Corbeau sans compensation adéquate du gouvernement ont entraîné un système ferroviaire ridiculement élevé à exploiter et à entretenir si aucune modification n'est apportée.

A cette époque, vous sembliez souligner l'absence de compensation adéquate du gouvernement. Qu'est-ce qui vous a amené à modifier votre position pour adopter votre position actuelle, à savoir que le gouvernement doit verser une compensation partielle et le producteur payer une part accrue?

M. Hehn: Sans aucun doute, monsieur le président, c'était l'inflation. L'inflation a été le monstre qui a causé des problèmes de transport, de même que pour la communauté des fermiers. C'est dans ce contexte qu'en 1970 et 1980 nous avons établi un objectif global.

Peut-être pourrais-je lire l'objectif que nous avons établi en 1980 et les principes sur lesquels repose cet objectif, parce que je crois qu'ils sont liés à la question posée par M. Althouse. Je devrais également lire la résolution de 1979 au moment où nous avons observé que la majorité des membres de notre organisation se rendaient bien compte du problème, et que leur attitude montrait qu'ils étaient prêts à investir dans un système pour corriger ce problème. Je lirai d'abord la résolution, il s'agit de la résolution de 1979 qui a été votée lors de notre réunion annuelle.

• 0950

The resolution reads:

La résolution se lit comme suit:

[Texte]

Whereas the statutory grain rates are obsolete and inadequate, and whereas producers should be realistic regarding the fact the railways are not making a profit hauling Canadian grain, therefore be it resolved that the Government of Canada negotiate a new rate with the railways for the movement of grain.

Be it further resolved that producers be encouraged to show their sincerity in this matter by offering a reasonable sum from the sale of their grain to be applied to the increase.

The objective that was set at our 1980 annual meeting reads like this:

The overall objective should be to ensure that the most efficient and effective transportation system evolves, and at the same time the Prairies' comparative advantage in the livestock and secondary processing industries is preserved.

Note, Mr. Chairman, that at that time we did not say "enhanced"; we said "preserved".

The United Grain Growers believes the basic principles relative to rail freight rates are:

1. The railways receive compensatory rates for the movement of grain.
2. The Government of Canada pick up the current shortfall, which is the Crow gap in perpetuity.
3. The Government of Canada, farmers, and railways negotiate any inflationary increases—which was the sort of process we went through, I believe, in the Gilson round.

The basic principle relating to the livestock and secondary processing industries is that all moneys paid to achieve compensatory rates be distributed in such a manner that the impact of such moneys on livestock producers and secondary processors be neutral.

Mr. Chairman, those were the principles upon which our policy evolved and is carried through since 1979.

Mr. Althouse: The main impetus seems to have been inflation, as you say. Yet I recall reading articles and hearing speeches by your former president, Mack Runciman, pointing out something that was also pointed out in the Gilson Table IV-V, which shows the average price of wheat deflated by farm input price index, and which displays a downward trend. The 1930s, which are considered to have been a disastrous time for agriculture, as well as the rest of the economy, produced an average price with this methodology of \$81.76 per tonne; the 1970s produced an average price of \$71.08 per tonne, a decline of \$10.68.

To be fair, I guess there was a bit of inflation in the 1970s over the 1960s if the average wheat price would have been 31¢ per tonne higher, still not a great deal of contribution to inflation on the part of the farmer. Maybe we should not listen

[Traduction]

Attendu que les tarifs statutaires pour les céréales sont désuets et inadéquats, et attendu que les producteurs devraient admettre le fait que les compagnies de chemins de fer ne font aucun profit en transportant les céréales canadiennes, il a été décidé que le gouvernement du Canada négocie avec les compagnies ferroviaires un nouveau tarif pour le transport des grains.

Il a en outre été décidé que les producteurs soient encouragés à faire preuve de leur sincérité sur cette question en offrant une somme raisonnable provenant de leurs céréales pour payer l'augmentation.

Les objectifs fixés à notre assemblée annuelle de 1980 se lisent comme suit:

L'objectif général devrait être d'assurer la mise en place d'un système de transport rationnel et efficace et en même temps la préservation des avantages relatifs des industries de l'élevage et de la transformation secondaire des Prairies.

Je tiens à souligner, monsieur le président, que nous ne désirons pas «améliorer les avantages relatifs», mais bien «préserver».

Selon les *United Grain Growers*, les principes fondamentaux relatifs aux tarifs du transport ferroviaire sont les suivants:

1. Les compagnies de chemins de fer bénéficient de tarifs compensatoires pour le transport des céréales.
2. Le gouvernement du Canada absorbe le déficit courant, qui est, à perpétuité, l'écart du Nid-de-Corbeau.
3. Le gouvernement du Canada, les cultivateurs et les compagnies de chemins de fer négocient des augmentations qui tiennent compte de l'inflation—ce qui correspond au type de processus que nous avons connu, je crois, lors des négociations Gilson.

Le principe fondamental relatif aux industries de l'élevage et de la transformation secondaire est que toutes les sommes payées à titre de tarifs compensatoires soient distribuées de telle façon que l'impact sur les éleveurs et les industries de la transformation secondaire soit neutre.

Monsieur le président, ce sont là les principes sur lesquels s'est basée notre politique depuis 1979.

M. Althouse: La principale impulsion semble avoir été l'inflation, comme vous dites. Pourtant, je me rappelle avoir lu des articles et entendu des discours par votre ancien président, Mack Runciman, dans lesquels celui-ci soulignait quelque chose qui a également été souligné dans le tableau IV-V du rapport Gilson, c'est-à-dire que le prix moyen du blé diminué de l'indice des prix d'intrants agricoles affichait une tendance à la baisse. Dans les années trente, qui sont considérées comme une époque désastreuse pour l'agriculture, comme pour le reste de l'économie d'ailleurs, le prix moyen établi selon cette méthode est de \$81.76 par tonne; dans les années 70, ce prix moyen était de \$71.08 par tonne, ce qui représente une baisse de \$10.68.

Je dirai, pour être juste, qu'il y avait probablement un peu d'inflation dans les années 70 par rapport aux années 60 si le prix moyen du blé était de 31c. de plus par tonne, bien que les cultivateurs n'aient pas beaucoup contribué à cette inflation.

[Text]

to politicians at all, but listening to them, it seems that governments do take at least part, if not a big chunk, of the responsibility for inflation. The farmer does not, from those figures, appear to have contributed very broadly.

I heard your resolution, and I understand what was being said there. But I am having trouble finding an economic reason for understanding that farm inflation has contributed very much to the inflation that the railways may or may not have had. I do not know if you have any response to that.

Mr. Hehn: Mr. Chairman, I hope I have not left the impression that I have said that farm inflation contributes to rail inflation, because certainly I did not intend to imply that.

In answer to some of the concerns Mr. Althouse has put forward, indeed, Mr. Althouse, we were looking at tremendous growth, tremendous potential. I mentioned in the brief that the farming industry is moving from the industrial line sort of complex to the high tech area, and that is as a result of the technology that has been developed. Our capacity to produce—indeed, our farmers' capability of producing—has been greatly enhanced in the last few years. So there is growth; there is opportunity.

We recognize also that there should be a commitment by both the government and the railroads to a first-class transportation system. But given the opportunity trends, given the growth trends, our group, our delegates, and our members felt that they would also be prepared to make an investment if they were given the commitment by the government of a guarantee to the shortfall and if they were given a commitment by the railroads that indeed the capacity would be built in and that the performance would be there.

Mr. Chairman, I recall the quote Dr. Gilson made at the beginning of the Gilson discussions, because I think it is relevant to this argument. He said that we were joined together in these discussions not by treaty, not by force, and not by majority vote, but by some common recognition that the consequences of inaction or failure would be horrendous for western Canada. We face a unique challenge, Mr. Chairman, a challenge of opportunity.

I think it was in that context, Mr. Althouse, that our delegates chose to take the position that they have taken since 1979.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse. Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. I want to compliment Mr. Hehn and his colleagues sitting with him by stressing that really what we want is a first-class transportation system; I think that is what Bill C-155 is all about. I was very pleased too that you stressed that in order to be competitive in the world export market, we do have to harness the high technology that other countries are using in being competitive on

[Translation]

Peut-être ne faudrait-il jamais écouter les hommes politiques, mais il semble, selon ce qu'ils disent, que les gouvernements ont leur part, et peut-être une grosse part, de responsabilités face à l'inflation. Ce n'est pas le cas des cultivateurs, d'après ces chiffres.

J'ai entendu votre résolution et je comprends ce qui y est dit. Mais j'ai peine à trouver un fondement économique à l'affirmation selon laquelle l'inflation dans l'agriculture a contribué pour une grande part à l'inflation à laquelle les compagnies de chemins de fer doivent ou ne doivent pas faire face. J'ignore si vous pouvez répondre à cela.

M. Hehn: Monsieur le président, j'espère ne pas avoir donné l'impression, dans ce que j'ai dit, que l'inflation agricole contribue à l'inflation dans les chemins de fer, parce que ce n'est certainement pas ce que j'ai voulu dire.

En réponse à certaines des préoccupations de M. Althouse, je dirai qu'effectivement, nous envisageons une croissance fantastique, un potentiel fantastique. J'ai mentionné dans le mémoire que l'industrie agricole était en train de passer du mode industriel traditionnel à un mode de haute technologie du fait des progrès accomplis dans la technologie agricole. Notre capacité de produire—effectivement, notre capacité en tant que cultivateurs de produire—s'est grandement améliorée au cours des quelques dernières années. Il y a donc croissance; il y a des possibilités.

Nous reconnaissons également qu'il devrait y avoir un engagement, tant de la part du gouvernement que de la part des compagnies de chemins de fer, à fournir un système de transport de premier ordre. Mais étant donné ces possibilités et cette tendance à la croissance, notre groupement, nos délégués et nos membres se sentent également prêts à faire un investissement si le gouvernement s'engageait à garantir le déficit et si les compagnies de chemins de fer s'engageaient à fournir effectivement la capacité de transport et à assurer la bonne marche du système.

Monsieur le président, j'aimerais rappeler ce que disait le Dr Gilson au début de la ronde de négociations, parce que je crois que cela s'applique particulièrement à la discussion que nous avons actuellement. Le Dr Gilson disait que nous étions liés dans ces discussions non par traité, mais par la force des choses, non par vote majoritaire, mais par une certaine forme de reconnaissance commune du fait que les conséquences de l'inaction ou d'un échec seraient désastreuses pour l'Ouest du Canada. Nous devons faire face à un défi unique, monsieur le président, un défi plein de possibilités.

C'est, je crois, dans un tel contexte, monsieur Althouse, que nos délégués ont adopté la position qui est la leur depuis 1979.

Le président: Merci, monsieur Althouse. Monsieur Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président. J'aimerais féliciter M. Hehn et ses collègues et souligner que ce que nous désirons également fortement est un réseau de transport de premier ordre; je pense que c'est la raison d'être du projet de loi C-155. J'étais très heureux de vous entendre souligner que, pour être concurrentiel sur le marché mondial des exportations, il nous fallait maîtriser la haute technologie qu'utilisent les autres

[Texte]

the world market. I think that is the future of Canada that we see, that we want to build for our children. I think that is the future of Canada that you see.

Knowing that, and knowing how hard our Minister of Transport, over the last three years, using the Gilson process . . . he admitted he is not the expert on this issue, so he said, okay, you the western producers, you get out there, come with a proposal. Gilson did. Knowing that Gilson could not get a clear consensus on the 80-20, knowing that the minister could not get a clear consensus on the 50-50 proposal, knowing that we will not get a consensus on the Manitoba Farm Bureau submission, *Entitlement Payments Plan*—because this is in the hands of the minister; this was submitted by the bureau to the minister; it has been looked at, and I think he is probably aware already that it will not receive large support from a large portion of the producers . . . Knowing all of this—and I am glad Mr. Mazankowski brought out your profile; you do represent the grain producers, as well as the other sectors . . . Knowing that farmer A can belong to the pools, and farmer B right alongside can belong to your organization; knowing that even this committee, after going through this process, will not get that kind of consensus, would you advise this committee that what we would have to do after that is show leadership, that all three parties that form Parliament through our democratic process should go ahead with Bill C-155 as soon as possible, bringing in the kinds of suggestions and amendments that you have mentioned here on variable rates, etc., if we see it is feasible? Would that be your preference, or would your organization say no, leave the status quo?

The Chairman: Mr. Hehn, that sounds rather similar to a question put by Mr. Mazankowski, but go ahead.

• 1000

Mr. Hehn: Mr. Chairman, our organization is not a one-man show. I am going to transfer the workload, because I think this is where Mr. Allen wanted to get a few comments in with respect to Mr. Mazankowski's question, which relates to the question that has just been asked. I turn the tough ones over to Ted.

The Chairman: You are on, Mr. Allen.

Mr. Ted Allen (First Vice-President, United Grain Growers Limited): Mr. Chairman, Mr. Flis touched on one very important subject for grain producers; that is, the capacity issue. He did not touch on the second issue that is of critical importance to grain producers, which is that it has to be an affordable transportation system. The way it could become affordable is if producers individually—and as Mr. Hehn mentioned, by voting with their deliveries—choose the system which is the leanest, least cost, most efficient system for them. The only way you are going to achieve that is to get the

[Traduction]

pays pour être concurrentiels sur les marchés mondiaux. Je pense que c'est là que réside l'avenir du Canada que nous voulons bâtir pour nos enfants. C'est là le Canada du futur.

Cela dit, et considérant les efforts qu'a fait notre ministre des Transports au cours des trois dernières années, au moyen du processus de négociations Gilson . . . il a admis qu'il n'était pas un expert en la matière et a dit, d'accord, vous, les producteurs de l'Ouest, arrangez-vous et faites une proposition. C'est ce qu'a fait Gilson. Considérant que Gilson ne pouvait obtenir un consensus clair sur la formule 80-20, considérant que le ministre ne pouvait pas obtenir un consensus clair sur la proposition 50-50, considérant que nous n'obtiendrons pas de consensus sur la proposition du *Manitoba Farm Bureau, Le plan sur les modes de paiement des subventions*—parce qu'elle est entre les mains du ministre; cette proposition a été soumise par le bureau au ministre; elle a été examinée, et je crois que le ministre est probablement conscient qu'il n'obtiendra pas un appui massif de la part d'un grand nombre de producteurs . . . Considérant tout cela—et je suis heureux que M. Mazankowski ait donné un aperçu de la situation; vous représentez effectivement les producteurs de grains, de même que d'autres secteurs . . . Lorsque l'on sait que le cultivateur A peut appartenir à des coalitions et que le cultivateur B juste à côté peut appartenir à votre organisation; lorsque l'on sait que même ce comité, après toutes ces discussions, n'obtiendra pas de consensus, conseilleriez-vous à ce comité de faire preuve, par la suite, de leadership et que les trois parties qui forment le Parlement par l'intermédiaire de notre processus démocratique devraient aller de l'avant avec le projet de Loi C-155 le plus tôt possible, en tenant compte du genre de suggestions et de modifications que vous avez mentionnées ici sur les tarifs variables, etc., si cela est faisable? Serait-ce là ce que vous préféreriez ou votre organisation dirait-elle non, nous voulons le statu quo?

Le président: Monsieur Hehn, cela ressemble beaucoup à une question qui a déjà été posée par M. Mazankowski, mais continuez.

M. Hehn: Monsieur le président, notre organisme n'est pas mené par un seul homme. Je vais maintenant céder la place à M. Allen car je crois qu'il désirait obtenir certains commentaires relativement à la question de M. Mazankowski qui se rapporte à la question qui vient juste d'être posée. Je laisse Ted s'occuper des questions les plus difficiles.

Le président: La parole est à vous monsieur Allen.

M. Ted Allen (premier vice-président, United Grain Growers Limited): Monsieur le président, M. Flis a touché un sujet très important pour les producteurs de grains; c'est-à-dire la question de la capacité. Il n'a pas abordé la deuxième question qui est d'une importance primordiale pour les producteurs de grains, à savoir que cela doit être un système de transport abordable. La façon dont il pourrait devenir abordable consiste en ce que les producteurs sur une base individuelle, et comme M. Hehn l'a mentionné, en votant selon la production livrée, choisissent le système le plus sain, le moins coûteux et le plus efficace pour eux. La seule façon d'y

[Text]

subsidy money into the farmer's hands and allow him the capacity to make that choice.

So you have the two elements in the bill that really are critical: you have the capacity element and you have the efficiency element. Now, if an amendment were put forward in that bill that would allow the efficiency to develop, to not freeze the system in its present form, to allow the system the ability to evolve over time, I think our company would be fairly well pleased. There are some other issues we have raised as well, but this method of payment is really the guts of the disagreement we have with the bill; that is so fundamental in terms of what kind of system we are going to have in the future.

Farmers cannot afford a Rolls Royce system. Actually, the two parties who are going to have to pay for that Rolls Royce, if it is foisted upon us, are the two parties that are the least able to afford it; that is, the Government of Canada and the farm community. Those are the two parties that are going to pay for that system, which we do not need and do not want.

Mr. Flis: Let me ask you this question: Could all of the organizations representing the producers get together and come to some sort of an agreement within the next two weeks on any one of these methods of payment? Really, I think this is a crucial question here, this method of payment.

We do take into consideration the affordability; this is why we have built in those protections of three, three, and three inflation rates. We disagree a little on the four and a half versus six after the three, three and three; we disagree a little on the cap. So there is a lot of fine tuning that the committee has to look at in the bill.

The crux of the matter, if we want what you want—a first-class transportation system that will be competitive on the world market, affordable to the producers, and acceptable, as some witness mentioned yesterday, to at least two-thirds of the producers rather than the 50-50 sort of split, which would be all over the map—is could you people get together and come to a consensus?

Mr. Allen: I think we have a fair degree of consensus. I have heard a lot of talk about consensus; if that means a fair percentage of the people involved are in agreement, then I think you have consensus. I do not see the House of Commons passing very many unanimous votes either. The way the system works in Alberta, for instance, with one exception, we have consensus on the method of payment.

Mr. Flis: What is that consensus?

Mr. Allen: The consensus is Double 80, or some method of delivering the funds into the hands of the producer.

Mr. Flis: We heard from many witnesses in Alberta, and I am sure we will hear from more in this Province of Saskatchewan, who will disagree with that method.

[Translation]

arriver est de verser la subvention aux agriculteurs et de leur permettre de faire ce choix.

Vous avez donc les deux éléments essentiels de ce projet de loi: vous avez l'aspect capacité et l'aspect efficacité. Je crois que notre compagnie serait assez satisfaite si l'on présentait un amendement à ce projet de loi permettant d'augmenter l'efficacité du système, de ne pas geler le système dans sa forme actuelle et de lui permettre d'évoluer dans le temps. Nous avons également souligné certaines autres questions, mais la méthode de paiement est réellement au coeur du désaccord que nous avons avec le projet de loi; la question du genre de système que nous aurons dans le futur est tellement fondamentale.

Les agriculteurs ne peuvent se permettre un système coûteux. À l'heure actuelle, les deux parties qui devront en assumer le coût, si on nous l'impose, sont celles qui sont le moins capables de se le payer; c'est-à-dire le gouvernement du Canada et la Communauté agricole. Ce sont les deux parties qui devront payer le coût de ce système qui n'est pas ce dont nous avons besoin et ce que nous désirons.

M. Flis: Permettez-moi de vous poser cette question: l'ensemble des organismes représentants des producteurs ne pourraient-ils pas se réunir et en venir à une espèce d'entente au cours des deux prochaines semaines sur l'une de ces méthodes de paiement? Je crois vraiment que c'est une question cruciale que cette méthode de paiement.

Nous tenons vraiment compte de son coût; c'est pourquoi nous avons élaboré ces mesures de protection des taux d'inflation de 3, 3 et 3. Nous n'étions pas tout à fait d'accord sur le quatre et demi par opposition au six après la formule du trois, trois et trois; nous ne sommes pas tout à fait d'accord sur l'orientation. Le comité doit donc faire beaucoup de mises au point à ce projet de loi.

Le coeur du problème, si nous désirons la même chose que vous, un réseau de transport de première classe qui sera concurrentiel au niveau mondial, accessible pour les producteurs et acceptable, comme certains témoins l'on mentionné hier, à au moins deux tiers des producteurs plutôt qu'à la moitié, qui pourrait couvrir tout le territoire, est-ce que vos membres ne pourraient pas se réunir et en venir à une entente?

M. Allen: Je crois que l'accord est assez général. J'ai beaucoup entendu parlé de la question de l'unanimité; si cela signifie qu'un assez fort pourcentage des participants intéressés sont d'accord, je crois que vous avez votre consensus. Je n'ai pas vu la Chambre des communes adopter des lois de façon très unanime. La façon dont le système fonctionne en Alberta, par exemple, sauf une exception, nous avons l'accord général sur le mode de paiement.

M. Flis: Quel est cet accord général?

M. Allen: L'accord général porte sur la proposition du double 80 p. 100, ou sur la méthode qui consiste à verser les fonds directement aux producteurs.

M. Flis: Nous avons entendu le témoignage de nombreuses personnes d'Alberta, et je suis certain que nous en entendrons

[Texte]

Mr. Allen: The announcement that came from the Minister of Agriculture and is endorsed by all the farm organizations that were involved in the discussion, save one, favoured Double 80. Now, I think there is a degree of consensus there... [Inaudible due to technical problem—Editor]

• 1010

Mr. Flis: ... this is what we will be looking at, and we do not want to come to any conclusions until we have heard from witnesses in all provinces where we will be attending.

But your input has been excellent and certainly helpful to the committee. I think the witnesses—and this is why I am highlighting it, Mr. Chairman—are reflecting very clearly that even the producers within the four western provinces, just looking at that sector of Canada, cannot come to an agreement. So I hope you will appreciate the difficulty the minister has had and the difficulty this committee will have.

The Chairman: Mr. Hehn.

Mr. Hehn: Mr. Chairman, as we suggested in our submission and as I suggested this morning in my formal opening comments, the only way we are going to arrive at a consensus is by a recognition of distortion and dilution by all parties; in other words, a marriage of the concerns. The consensus that has been arrived at and those farm organizations and farm leaders and farm people who have decided to support that consensus have recognized that there are problems with distortion and there are problems with dilution, and they have asked for a marriage of those two concerns. Where there is not consensus yet the organizations that have not moved forward to arrive at consensus are those that do not recognize and give equal treatment to the distortion/dilution concerns.

Mr. Flis: Did you look at the 50-50 plan that the Minister of Transport proposed as a possible consensus?

Mr. Hehn: We supported the original bill, if that is what you are talking about. I do not believe Mr. Pepin suggested that 50-50 would be the plan. I think he suggested that it would be given a rigorous review in 1985-1986 with a view to either amending it towards the 80-20 principle or with a view to working back towards pay-the-railroads.

Mr. Flis: But your bottom line, as I read it, is to get on with our work and get the bill through the House.

Mr. Hehn: Very much so, and in that connection, Mr. Chairman, if this bill goes through in the form it is in you can be sure that United Grain Growers directors will be in Ottawa when the legislation is passed to lobby for amendments to the legislation.

The Chairman: Mr. Hehn, I wonder if I might have one question. Are you familiar with the proposal presented to this committee yesterday by the Manitoba Farm Bureau; and, if so, would you care to comment on it briefly?

[Traduction]

d'autres de la province de la Saskatchewan, qui n'étaient pas d'accord avec cette méthode.

M. Allen: L'annonce faite par le ministre de l'Agriculture et à laquelle adhère l'ensemble des organismes agricoles ayant participé aux discussions, à l'exception d'une, favorisait la proposition de double 80 p. 100. Je crois donc qu'il y a là un certain accord général... [Inaudible—Note de l'éditeur].

M. Flis: ... c'est ce que nous allons étudier, et nous ne voulons pas tirer quelque conclusion que ce soit avant d'avoir entendu tous les témoins dans toutes les provinces où nous siégerons.

Mais votre excellente contribution sera certainement utile au Comité. Je pense que les témoins—et c'est pourquoi je le souligne, monsieur le président—nous montrent très clairement que même les producteurs des quatre provinces de l'Ouest, pour ne considérer que cette région du Canada, ne peuvent s'entendre. Alors, j'espère que vous vous rendez compte des difficultés que le ministre a rencontrées et celles que nous rencontrerons.

Le président: Monsieur Hehn.

M. Hehn: Monsieur le président, comme nous l'indiquons dans notre mémoire et comme je l'ai mentionné ce matin dans mes commentaires d'ouverture, nous parviendrons à nous entendre seulement quand tous les intéressés auront mis de l'eau dans leur vin; autrement dit, il faudra contracter un mariage de raison. On en est venu à un consensus, et les syndicats d'agriculteurs, les représentants des agriculteurs et les agriculteurs mêmes, qui ont décidé de s'y rallier, ont reconnu qu'il y avait deux côtés à la médaille et ils ont proposé un mariage de raison. Pourtant, les organisations qui font encore bande à part ne veulent pas faire de compromis.

M. Flis: Avez-vous étudié la proposition 50-50 du ministre des Transports?

M. Hehn: Nous avons appuyé le projet de loi initial, si c'est ce que vous voulez dire. Je ne crois pas que M. Pepin ait dit que le système 50-50 serait éternel. Je pense qu'il a dit que ce dernier serait révisé minutieusement en 1985-1986 en vue d'adopter le principe du 80-20 ou de revenir au régime de subventions directes aux sociétés ferroviaires.

M. Flis: Mais à la dernière ligne de votre mémoire, vous proposez que nous terminions nos travaux et que nous fassions adopter le projet de loi aux Communes.

M. Hehn: Exactement. À ce propos, monsieur le président, si le projet de loi est adopté tel quel, vous pouvez être certain que les directeurs des *United Grain Growers* seront à Ottawa à ce moment-là pour proposer ces amendements.

Le président: Monsieur Hehn, j'aurais une question. La proposition que le *Manitoba Farm Bureau* nous a présentée hier vous est-elle familière? Si oui, auriez-vous l'obligeance de nous en parler rapidement?

[Text]

Mr. Hehn: Mr. Chairman, I am not that familiar with it in detail. I have only had a chance to look at it very briefly, but my colleague Mr. Cusitar is familiar with the plan and if it is your preference I would refer the question to Mr. Cusitar.

Mr. Roy Cusitar (Vice President, Manitoba, United Grain Growers): Thank you, Mr. Chairman.

We sat through the same problems in the Farm Bureau as we sat through with our delegates and members from the United Grain Growers to try to come to a consensus about what was best for all farmers in Manitoba. United Grain Growers' agreement with the Manitoba concept is practically unanimous. We are in agreement with the principle; we are in agreement with the principle of 80-80 that is suggested from Alberta; and we are in agreement also with the principle that came out of the Manitoba Farm Bureau yesterday that was presented by Mr. Fulton.

The Chairman: Now I have Mr. Mayer, Mr. Neil, Mr. Murta, Mr. Hargrave, Mr. Loiselle and Mr. Sargeant. Could we try to limit it to five minutes, please? It seems obvious to me already that we are going to be sitting through the lunch hour so members may want to plan their day accordingly. Probably we will be sitting through the dinner hour, too.

Mr. Mayer, please.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman.

It is certainly a pleasure to welcome United Grain Growers here this morning. I also want to compliment you on your brief, particularly the positive attitude you portray in terms of efficiencies in the system. I think that is something we really have not had before, and it is certainly welcome.

Two or three things I would like to do as briefly as I can. On page 21 of your full brief you mention a questionnaire to your producers. I wonder if you would care to comment on it briefly for the benefit of the committee. I know it has been widely circulated. I have had a chance to look at it, but I wonder if you could highlight it or summarize it briefly, Mr. Hehn.

Mr. Hehn: Following the release of the Gilson report we gave our shareholders some time to digest the report. We then sent out a questionnaire that dealt with the report to our local board directors, and I mentioned that there were something like 3,200 of them across western Canada.

The questionnaire was sent out not in the context of a straw vote or a poll, in a sense, although we did get some reading in that direction, Mr. Mayer; the questionnaire was sent out more in the context of if they answered the questions yes or no we left considerable space for why they answered them and for what the reasons were.

We did circulate the questionnaire. I might read the first question. It was:

(1) Do you prefer to be paid the Crow benefit as Dr. Clay Gilson recommends with part paid directly to the farmer and part to the railways?

[Translation]

M. Hehn: Monsieur le président, je ne connais pas cette proposition en détail. Je n'y ai jeté qu'un coup d'oeil, mais mon collègue, M. Cusitar, la connaît bien et, si vous n'y avez pas d'objection, je le laisserai répondre à votre question.

M. Roy Cusitar (vice-président des United Grain Growers pour le Manitoba): Merci, monsieur le président.

Au *Manitoba Farm Bureau*, nous avons eu les mêmes difficultés que les délégués et les membres des *United Grain Growers* ont eues pour nous entendre sur ce qui était le mieux pour l'ensemble des agriculteurs du Manitoba. Les membres des *United Grain Growers* appuient presque unanimement les propositions du Manitoba. Nous sommes d'accord avec le principe qui sous-tend cette proposition; nous sommes d'accord avec la proposition du 80-80 de l'Alberta ainsi qu'avec celle que M. Fulton a faite hier au nom du *Manitoba Farm Bureau*.

Le président: Les prochains intervenants sont M. Mayer, M. Neil, M. Murta, M. Hargrave, M. Loiselle et M. Sargeant. Messieurs, pourriez-vous essayer de limiter votre intervention à 5 minutes, s'il vous plaît? Il me semble déjà évident que nous devons poursuivre nos travaux pendant l'heure du repas; alors, les membres du Comité pourraient planifier leur journée en conséquence. Nous devons probablement siéger également pendant l'heure du souper.

Monsieur Mayer, s'il vous plaît.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président.

C'est certainement un plaisir de souhaiter la bienvenue aux représentants des *United Grain Growers*. Je veux également vous féliciter pour votre mémoire, en particulier pour l'attitude positive dont vous faites preuve en ce qui concerne l'efficacité du système. C'est la première fois que nous recevons ce genre de commentaires, et c'est certainement très apprécié.

J'aimerais poser quelques courtes questions. À la page 21 de votre mémoire complet, vous dites qu'un questionnaire a été envoyé à vos membres. Pourriez-vous nous en parler. Je sais que ce questionnaire a eu une grande diffusion. J'ai pu y jeter un coup d'oeil, mais je me demande si vous pourriez nous en montrer les points saillants ou nous résumer le questionnaire rapidement. Monsieur Hehn.

M. Hehn: Après la parution du rapport Gilson, nous avons laissé le temps à nos membres d'en digérer la teneur. Nous avons ensuite envoyé à nos directeurs locaux un questionnaire portant sur le rapport, et j'ai déjà mentionné que nous en avons distribué quelque 3,200 dans tout l'Ouest du Canada.

Il ne s'agissait pas d'un sondage d'opinion ou d'une enquête, bien que notre démarche est interprétée en ce sens par certains. Les répondants avaient grande latitude pour motiver leurs réponses.

Nous vous avons remis un exemplaire du questionnaire. La première question est la suivante:

1) Préférez-vous que la subvention du Nid-de-Corbeau soit remise, comme le Dr Clay Gilson le propose, en partie aux agriculteurs et en partie aux sociétés ferroviaires?

[Texte]

If so, mark yes or no or undecided.

The second, supplementary to that, was:

(2a) If your answer to (1) is "yes", do you agree with farmers being paid 81% and railways 19% ... ?

Yes or no.

So we were not only getting a feeling about pay-the-farmer but we were also getting a feeling of the degree of support for the 81-19 principle and the phase-in.

Then we went on:

(3) If your answer to (1) is no, why do you prefer this?

We also asked the question of whether they would prefer to be paid directly by cheque or by freight credit account.

The responses to the questionnaire: We received 1,088 back, which is a tremendous response for a mail-out questionnaire; 658 favoured farmer payments, which is almost 61%; 310 favoured railway payments, which is about 28%; and about 11% were undecided.

I might also mention, Mr. Mayer, why some of those were opposed to paying farmers because I think it is worth mentioning. The real opposition occurred in the context that they were concerned about the bureaucratic costs and interference and the risks of politicians removing the Crow benefit in the future.

On the other side of the equation, the farmers who preferred paying the payment directly to the farmer indicated that they favoured it because of the kind of system that would evolve and they favoured it because of the neutrality. They also indicated that they would market their grain, many of them, in the same way as they do now.

So, for those in eastern Canada who might feel that we are going to get unlimited livestock production as a result of this kind of distribution of the government benefit, we would be more concerned in our organization about in fact the livestock industry decaying if it is not addressed more than we would about any rash expansion in that area.

I hope I have been objective. I have listed the concerns on both sides. The bureaucratic concern is always a concern, but I do not think it is any more of a concern in this modern age of technology and computers and now micro-chip technology. I think we can design a system that can be handled with a minimum number of bureaucrats. In any event, some bureaucratic control is going to be required for any system because even with the existing bill you are looking at a system that is required to make advance estimates of the crop that will move in the next crop year and because of the benefit being restricted and the inflation being restricted to the 31.1 million tonnes you are then forced to work out a blended rate which is going to require a great deal of very bureaucratic control and interference. So whatever system you look at I think you are looking at complications in that regard.

[Traduction]

Répondez oui, non ou incertain.

La deuxième question découle de la première:

2a) Si vous répondez «oui» à la question 1), êtes-vous d'accord pour que les agriculteurs reçoivent 81 p. 100 de la subvention, et les sociétés ferroviaires, 19 p. 100 ... ?

Répondez «oui» ou «non».

Alors, les réponses à ces deux questions nous permettaient de sonder l'opinion sur la subvention directe aux agriculteurs, mais aussi sur l'appui aux principes du 81-19 et sur sa mise en application.

La troisième question se lit comme suit:

3) Si vous avez répondu «non» à la question 1), pourquoi?

Nous avons également demandé à nos membres s'ils préféreraient être payés directement par chèque ou recevoir une note de crédit à leur compte pour le transport ferroviaire.

Au total, 1 088 questionnaires ont été remplis, ce qui représente un taux de participation exceptionnel pour une enquête postale. Ici, 658 répondants, soit presque 61 p 100, préféreraient les versements aux agriculteurs, 310 répondants, 28 p. 100 environ, optaient pour les versements aux sociétés ferroviaires, et environ 11 p. 100 des sondés étaient incertains.

Monsieur Mayer, je pense que cela vaut la peine d'expliquer pourquoi certains répondants s'opposent aux versements aux agriculteurs. En réalité, ils craignent l'intervention bureaucratique et les coûts qu'elle entraîne et que les autorités politiques puissent un jour abolir la subvention.

D'autre part, ceux qui préfèrent que les versements soient effectués directement aux agriculteurs voient là une évolution et une garantie de neutralité. Ils ont également indiqué qu'ils conservaient les mêmes méthodes de mise sur le marché de leurs produits; en tous cas, c'est ce que beaucoup d'entre eux nous ont fait savoir.

Donc, les habitants de l'est du Canada qui pourraient s'inquiéter n'ont pas à craindre que cette forme de distribution des subventions gouvernementales entraînent une expansion illimitée de la production du bétail. En fait, nous appréhendons plutôt le déclin de cette industrie si son expansion n'est pas envisagée d'une manière réfléchie.

J'espère que j'ai été objectif. J'ai montré les deux côtés de la médaille. La bureaucratie est toujours un sujet de préoccupations, mais je ne pense pas qu'il faille l'exagérer, surtout à l'époque actuelle, marquée par le foisonnement des ordinateurs et des microplaquettes. Je pense que nous pouvons mettre au point un système nécessitant une intervention bureaucratique minimale. De toute manière, les bureaucrates auront toujours une place, quel que soit le système adopté, car même celui qui sera créé par l'adoption du projet de loi qui nous occupe exigera la prévision de l'importance des récoltes de l'année suivante. En outre, les subventions étant limitées et le taux d'inflation maximal permis étant de 31,1 millions de tonnes, il faudra accepter une forte intervention bureaucratique pour le calcul d'un tarif complexe. Par conséquent, quelle que soit la formule adoptée, celle-ci sera complexe.

[Text]

The Chairman: One quickie, Mr. Mayer.

• 1020

Mr. Mayer: Yes, one quickie.

I wonder, Mr. Chairman, if I could ask Mr. Hehn if he would be prepared to send copies of the questionnaire plus any other literature or any other thing that you may have with the committee. Perhaps it would be even appropriate to have it appended, as far as the proceedings of the committee are concerned.

The other question I would have, and Mr. Hehn referred to it briefly—on page 26 and 27 and throughout your brief you refer to “efficiencies in the system,” and you talk about micro-chip technology and other things. I wonder if you could speculate or suggest to the committee some of the things that possibly we could be looking for as far as a leaner and more efficient and therefore less costly system for the producer.

The Chairman: Before Mr. Hehn replies, I believe he indicated that he would supply the questionnaire and the answers that Mr. Mayer asked for. Is it the wish of the committee that this be appended to this day's proceedings as well as the brief presented by the UGG?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: All right. Mr. Hehn, please proceed.

Mr. Hehn: Yes, we will supply that. Indeed, I believe we did supply a copy of the questionnaire to all western MPs. I think I am correct in that statement. We will have that over to the committee before you leave Winnipeg today.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mayer asked a question as well, Mr. Hehn. It is up to you, I guess. He asked if you had some suggestions as to how the thing could be administered, I believe.

Mr. Mayer: No, I asked . . .

The Chairman: To cut down on the bureaucracy?

Mr. Mayer: No. I asked if he could speculate on what kind of a grain handling system you are looking at. You talk about micro-chip technology . . .

The Chairman: Do you want to speculate?

Mr. Hehn: I do not think it is speculating, Mr. Chairman. I think that what Mr. Mayer is asking for is some view of the visions that we might have with respect to how the industry will evolve and the kind of system we will have. I remind you that it is only a vision. If the bill is amended as suggest, it will be farmers who decide what the system will be, rather than the directors of the United Grain Growers.

However, having said that and putting on my farmer's hat, I do see that we are in an exciting period of time both at the farm level and at the government level and also, I think, at the transportation level. The technological breakthroughs are very

[Translation]

Le président: Monsieur Mayer, une question rapide.

M. Mayer: Oui, une petite vite.

Je me demande, monsieur le président, si vous pourriez demander à M. Hehn si vous seriez prêt à envoyer des exemplaires du questionnaire et tout autre document et toute autre chose que vous pourriez avoir concernant le comité. Il y avait peut-être même lieu de les annexer aux délibérations du comité.

L'autre question que je voudrais poser, et M. Hehn y a fait référence brièvement—aux pages 26 et 27 et dans tout votre mémoire vous parlez de «rendement dans le système» et vous parlez de micro-informatique et d'autres choses. Je me demande si vous pourriez spéculer ou suggérer au comité certaines des choses que l'on pourrait possiblement envisager, dans un système moins coûteux et plus efficient, et donc moins coûteux pour le producteur.

Le président: Avant que M. Hehn réponde, je crois qu'il a indiqué qu'il fournirait les questionnaires et les réponses que M. Mayer a demandés. Le comité souhaite-t-il que ces documents soient annexés aux délibérations de la journée, de même que le mémoire présenté par l'UGG?

Des voix: Accepté.

Le président: Très bien. Monsieur Hehn, veuillez prendre la parole.

M. Hehn: Oui, nous fournirons ces documents. En fait, je crois que j'ai fait parvenir un exemplaire du questionnaire à tous les députés fédéraux de l'Ouest. Je pense bien que c'est cela. Nous transmettons ces documents au comité avant que vous quittiez Winnipeg aujourd'hui.

Le président: Merci.

M. Mayer vous a également posé une question, monsieur Hehn. Je suppose que vous pouvez répondre si vous voulez. Il a demandé si vous aviez des suggestions à faire sur la façon que la chose pouvait être administrée, je pense.

M. Mayer: Non, j'ai demandé . . .

Le président: De couper dans la bureaucratie?

M. Mayer: Non. Je demandais s'il pouvait spéculer sur le type de système de manutention du grain que vous envisagez. Vous parlez de micro-informatique . . .

Le président: Voulez-vous spéculer?

M. Hehn: Je ne pense pas qu'il s'agit de spéculation, monsieur le président. Je pense que ce que M. Mayer demande est une quelconque perspective d'avenir concernant l'industrie et le type de système qu'il y aura. Je vous rappelle que ce n'est qu'une vision d'avenir. Si le projet de loi est amendé comme je le suggère, ce seront les fermiers qui décideront quel système il y aura, plutôt que les cadres de la *United Grain Growers*.

Cela étant dit, et en me remettant dans mes bottes de fermier, je constate que nous vivons une période excitante autant au niveau de la ferme qu'au niveau gouvernemental et aussi, je pense, au niveau des transports. Les percées technolo-

[Texte]

exciting. We are now in the process of putting computers into our major operating units.

They will indeed do a number of things for us. We think that we can eventually tie in a lot of the elevator operation to those computers. That is going to make a much quicker system. It is also going to improve the reporting of the stocks in the elevator. It is going to improve the rate of turnover of those stocks.

We do not see the complexion of the country elevator changing drastically. I do not think we see large inland terminals developing but we do see elevators evolving that are large enough to handle a million to two million bushels, elevators that are capable and have enough storage capacity to load as big as a 25- or 26-car spot with one kind of grain for one destination. So we do see changes in that context.

There will be likely a difference in the kind of structure that appears in different geographic locations within western Canada, because the pork belt areas of western Canada tend to have many more options open to them. They tend to grow a lot of the crops that cannot be grown on the dry land areas of the short grass country in the south of Saskatchewan and Alberta and the southwest part of Manitoba, and so the structure in the southern parts is likely going to be geared more towards volume, through-put and turnover. We will probably see a move to a lot of steel as against wood. I am only giving you my vision.

The structure in the north probably is going to be geared more towards handling a variety of products, with volume as a main ingredient, but the emphasis on volume not nearly as strong as it is in the south. I think that is indicative of the kind of agriculture that is going to evolve in Canada, given the technology that is available to our farmers.

But I want to say, Mr. Mayer, that is a farmer's decision. The environment that is created should give the farmer the opportunity to provide input into that kind of decisionmaking.

The Chairman: Thank you, Mr. Hehn, Mr. Mayer. Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: Thank you, Mr. Chairman.

I am really impressed by your presentation, sir. You mentioned that there is no limit in the capacity of production here in the west. At the same time, you are telling us that you are concerned with the cap of 31.1 million tonnes. Do you realize that if we do not put any cap on it, if we would apply the formula, the subsidy, you are talking of \$1 billion more of subsidy in the system? Then, when you are at the same time asking to have an excellent infrastructure transportation in Canada because there is need, not only in the agricultural field but also in the other sectors, how can you reconcile this request for more money, and a lot more money, and the need for fresh capital to invest in the infrastructure?

[Traduction]

giques sont très excitantes. Nous sommes maintenant en train de mettre des ordinateurs dans toutes nos grandes unités d'opérations.

Les ordinateurs feront ensuite plusieurs choses pour nous. Nous pensons que nous pouvons les utiliser pour beaucoup d'opérations aux silos. Cela va rendre la manutention beaucoup plus rapide. L'informatique va aussi améliorer la comptabilité des stocks aux silos. Elle va aussi améliorer le taux de roulement de ces stocks.

Nous n'envisageons pas un changement radical de l'organisation des silos ruraux. Je ne pense pas qu'il y aura de grands terminaux de grain à l'intérieur des terres, mais nous voyons apparaître des silos assez grands pour contenir un million à deux millions de boisseaux, des silos capables de contenir suffisamment pour charger 25 ou 26 wagons d'un seul type de grain pour une seule destination. Dans ce contexte nous envisageons effectivement des changements.

Il y aura vraisemblablement une différence dans le type de bâtiment érigé à différents endroits dans l'Ouest canadien, étant donné que les zones d'élevage du porc de l'Ouest canadien ont tendance à avoir plus d'options. Dans ces régions, on a tendance à faire beaucoup de cultures qu'on ne peut pas faire dans les régions sèches de la Prairie à herbe courte du sud de la Saskatchewan et de l'Alberta et du sud-ouest du Manitoba, de sorte que les silos du sud seront vraisemblablement conçus plus en fonction du volume, du débit et du roulement. On verra probablement un changement du bois pour l'acier. Je ne vous donne ici que ma perspective personnelle.

Dans le nord, les silos seront probablement conçus plutôt pour la manutention de divers produits, le volume étant le paramètre principal mais l'accent sur le volume ne sera pas aussi fort que dans le sud. Je pense que cela est un indice du type d'agriculture qui évoluera au Canada, étant donné la technologie à laquelle nos fermiers ont accès.

Mais j'ajoute, M. Mayer que cela est la décision de l'agriculteur. L'environnement qui est créé devrait donner à l'agriculteur l'occasion d'intervenir dans ce type de prise de décision.

Le président: Merci monsieur Hehn, M. Mayer. M. Loiselle.

M. Loiselle: Merci, monsieur le président.

Je suis vraiment impressionné par votre présentation, monsieur. Vous avez mentionné qu'il n'y a pas de limite dans la capacité de production ici dans l'Ouest. En même temps, vous nous dites que le plafond de 31,1 millions de tonnes vous inquiète. Vous rendez-vous compte que si on ne met pas ce plafond, si on devait appliquer la formule, la subvention, il faudrait un milliard de plus de subventions dans le système? Alors, quand vous demandez en même temps une infrastructure de transport excellente au Canada, lorsqu'il y a un besoin, non seulement pour l'agriculture mais aussi pour les autres secteurs, comment pouvez-vous réconcilier cette demande pour plus d'argent, beaucoup plus d'argent, et le besoin de capitaux frais devant être investis dans l'infrastructure?

[Text]

Mr. Hehn: While it is true, and this is a good point—and we brought up this point in our brief, and I appreciate the member of the committee bringing it up—while it is true that the up-front cost to the government may approach the kind of figures you are talking about, Mr. Chairman, I think it is also true, as we mention in our brief, that the spinoff in terms of the increased economic activity that that additional 10 million tonnes will create in terms of increased jobs, the balance of payments, the inputs that farmers use and finally in terms of taxes and revenue for the government, will more than offset the million or billion or whatever figure we are talking about.

The net for the government will be a benefit rather than an expense because that additional 10 million tonnes is not going to come from new land. We have very little new land left that we can break up in this country, with the exception of a small area in the Peace River country and a small area in the north of Saskatchewan.

By and large, the greatest portion of that increased production is going to come from intensive farming methods that require a heavy employment of technology and a heavy input of farm input such as fertilizer, chemicals, farm machinery, because indeed we will be moving to the concept of less summer fallow and more crops. That is, the rotation will change. That will necessitate in some cases the need for a complete change in equipment that farmers use. A lot of that equipment is produced in eastern Canada and some of it is now being produced in western Canada. So there will be a spinoff for everyone in Canada that we think will exceed the cost.

Now, having said that, we would also believe that there is an error or fallacy in the principle of limiting growth. By limiting the inflation protection to a segment of farm production, you are in fact restricting or at least sending out a signal that suggests that you would like growth to be limited. So we have some concern about the principle.

• 1030

Mr. Loiselle: Are you opposed to the blended approach in this one?

I will tell you why I put this question. When you realize that 20% of the producers in the west are producing 50% of the production, when you are talking to a very important producer he will tell you he does not care to pay more if he has the capacity to move his grain and he knows that he will get his profit, but at the same time you have smaller producers who are really concerned with the blended approach because they do not have the same ability to increase their own crop production.

What is your feeling about the blended approach?

Mr. Allen: I think we are missing one vital element here before we talk about whether or not it should be blended. By directing payment to the producer, this \$1 billion that you are referring to, that risk is substantially reduced because rates are based on railway costs and to the extent that the cost is

[Translation]

M. Hehn: Bien que ce soit vrai, et votre intervention est pertinente—et nous avons mentionné cette question dans notre mémoire, et j'apprécie qu'un membre du comité la soulève—bien qu'il soit vrai que le coût pour l'État puisse approcher le chiffre dont vous parlez, monsieur le président, je pense qu'il est également vrai, comme nous l'avons mentionné dans notre mémoire, que les retombées économiques que ces 10 millions de tonnes de plus créeront en nouveaux emplois, en intrants que les agriculteurs utilisent et finalement en impôts et en revenus pour le gouvernement, feront plus que compenser pour le million ou le milliard ou pour quelque somme dont vous parlez.

Pour le gouvernement, le bilan net sera un profit plutôt qu'une dépense parce que ces 10 millions de tonnes supplémentaires ne proviendront pas de nouvelles terres. Il reste très peu de nouvelles terres à mettre en culture dans ce pays, à l'exception de petits territoires dans la région de la rivière de la Paix et d'un petit territoire dans le nord de la Saskatchewan.

De loin la plus grande partie de cette production supplémentaire proviendra de l'agriculture intensive qui nécessite un emploi massif de technologie et d'intrants comme des engrais, des produits chimiques, de la machinerie de ferme, parce qu'en fait, nous allons avoir moins de jachères d'été et plus de culture. C'est-à-dire que la rotation va changer. Cela nécessitera dans certains cas le besoin d'un changement complet dans l'équipement que les agriculteurs utilisent. Une bonne partie de cet équipement est produite dans l'est du Canada et une partie est maintenant produite dans l'Ouest. Donc, pour tout le monde au Canada, il y aura des retombées qui, pensons-nous, excéderont les coûts.

Cela étant dit, nous croyons également qu'il y a une erreur ou quelque chose de fautif dans le principe d'une limitation de la croissance. En limitant la protection face à l'inflation à un segment de la production agricole, vous êtes en fait en train de limiter, ou au moins d'envoyer un signal qui indiquerait que vous aimeriez que la croissance soit limitée. Alors, nous nous inquiétons du principe.

M. Loiselle: Êtes-vous opposé à l'approche mixte dans ce cas?

Je vais vous dire pourquoi je pose cette question. Quand vous constatez que 20 p. 100 des producteurs de l'Ouest font 50 p. 100 de la production, quand vous parlez à un très gros producteurs, il vous dit que ça ne le dérange pas de payer plus s'il a la capacité d'expédier son grain et s'il sait qu'il fera son profit, mais en même temps il y a les petits producteurs qui sont vraiment inquiets de l'approche mixte parce qu'ils n'ont pas la même capacité d'accroissement de leur propre production.

Que pensez-vous de l'approche mixte?

M. Allen: Avant de discuter pour savoir si la solution doit être mixte ou non, je pense que nous passons à côté d'un élément important. En payant directement le producteur, ce milliard dont vous parlez, le risque est considérablement réduit parce que les tarifs sont basés sur les coûts du transport

[Texte]

reduced the rate is reduced and the government's exposure to increased cost is reduced because the government has some exposure on cost increases. I think it is important to recognize, as I said earlier, that to the extent rates go up, only two groups are going to pay; one is the government and the other is the farmer. I think it is important, therefore, to reduce these rail costs to an absolute minimum in order to reduce the rate to an absolute minimum. The way to do that is to have an efficient system, and that \$1 billion then is much less likely to come into play.

I accept your point that there is a division of opinion as to whether you should have the rate blended over the whole range of payment or whether you should have the cap, but I think when you get into that discussion you miss the opportunity to not have to expose the government to higher costs or to put a cap on if you get the system operating as efficiently as it can.

Mr. Loiselle: I have a quick one on the distortion in the west, and also I would like to have some comments and arguments about the distortion and the impact of this on the east versus the west. You are saying that the distortion in the system here on the disadvantage of the livestock producer is really caused by an input of money coming from government because if you did not have any Crow the picture would be totally different and probably the livestock industry would be in better shape. I realize that the grain producer would be in terrible shape. But at the same time, due to the fact of this reality, some of the people in Ontario and in Quebec and in the Maritimes put some investment in place and now they are in the business of hog production, meat production and so on. They say that they have been able to proceed to these investments, to build up their market, based on the reality of the Crow. Now if you want to change the rules of the game we are in a situation where we will put them into bankruptcy.

You say you have some figures to prove that this is not the case, that the increase of the production could be to find a market other than the Ontario and Quebec ones and that there is room for everybody to increase. I hope you are right, but I would like to know how.

The Chairman: Mr. Hehn.

Mr. Hehn: Mr. Chairman, first of all we would be more concerned about the decrease in production if these changes and amendments we suggest do not take place.

Having said that, if in fact the incentive is there to increase production and an increase in production does take place, the information we have is that the market for that increased production from the west in terms of livestock and livestock products—and this question might better be put to the livestock people; we certainly are not experts in the livestock industry; we tend to confine ourselves to the grain end of our business, but we do have some interest in the feed. If the production increase indeed did take place to the point where the eastern people would be concerned about it, our market, we

[Traduction]

ferroviaire et dans la mesure où le coût est réduit, le taux est réduit et le risque que cela coûte plus cher au gouvernement est réduit étant donné que le gouvernement est vulnérable aux augmentations de coûts. Je pense qu'il est important de reconnaître, comme je l'ai dit plus tôt, que dans la mesure où les taux augmentent, deux groupes seulement vont payer: et l'État et l'agriculteur. Je pense que c'est important, pour cette raison, de réduire les coûts ferroviaires à un minimum absolu afin de réduire le tarif à un minimum absolu. Pour cela, il faut avoir un système efficace, et ce milliard a alors beaucoup moins de chance d'entrer en jeu.

J'accepte votre argument que l'opinion est divisée sur la question de savoir si le tarif doit être mixte sur toute la gamme des paiements ou si on devrait avoir un plafond, mais je pense que lorsqu'on en arrive à cette discussion, on manque l'occasion d'éviter d'exposer le gouvernement à des coûts plus élevés ou de mettre un plafond si le système fonctionne aussi efficacement que possible.

M. Loiselle: J'ai une petite question sur la distorsion dans l'Ouest et j'aimerais également recueillir quelques commentaires et arguments au sujet de la distorsion et de ses répercussions dans l'Est par rapport à l'Ouest. Vous dites que la distorsion dans le système, au désavantage de l'éleveur, est réellement causée par un apport d'argent provenant de l'État parce que, s'il n'y avait pas de subvention du Nid-de-Corbeau, le tableau serait complètement différent et l'industrie de l'élevage serait probablement en meilleure forme. Je constate que le producteur de céréales serait en situation intenable. Mais en même temps, à cause de cette réalité, il y a des gens en Ontario et au Québec et dans les Maritimes qui investissent et qui sont maintenant dans la production du porc, dans la production de la viande et ainsi de suite. Ils disent qu'ils ont été capables d'aller de l'avant avec ces investissements, de se tailler un marché, grâce à la réalité du Nid-de-Corbeau. Maintenant si vous voulez changer les règles du jeu, nous allons les acculer à la faillite.

Vous dites que vous avez des chiffres pour prouver que ce n'est pas le cas, que l'augmentation de la production pourrait permettre de trouver un marché autre que ceux de l'Ontario et du Québec et que tout le monde peut profiter de l'augmentation. Je souhaite que vous ayez raison, mais j'aimerais savoir comment.

Le président: Monsieur Hehn.

M. Hehn: Monsieur le président, d'abord nous serions plus inquiétés de la baisse de production qui aura lieu si ces changements et amendements que nous suggérons ne sont réalisés.

Cela étant dit, s'il y a réellement une incitation pour accroître la production et que cet accroissement se réalise, les données dont nous disposons indiquent que le marché pour cette augmentation de production en provenance de l'Ouest, en termes de bétail et de produits de bétail, et il vaudrait peut-être mieux poser cette question aux éleveurs; nous ne sommes certainement pas des spécialistes de l'élevage; nous avons tendance à nous confiner à l'output céréalier de notre entreprise, mais nous avons un certain intérêt dans les grains de provende. Si l'augmentation de production a effectivement lieu

[Text]

are told, will develop in the U.S. mid-west, which is quite a different market from the development of the market that Ontario and Quebec have developed in terms of hogs and beef in New York State and in the states just to the south of you where the big population lies.

It has also been suggested to us that any impact on price would have to be weighted in terms of our increased production versus the total North American production, so even if there was a 100% increase in production in western Canada in the livestock the business the impact theoretically would only be about 10% or 11% because that is the mix of Canadian production versus U.S. production.

Le président: Madame Côté, vous avez la parole pour une question supplémentaire.

Mme Côté: Merci monsieur le président.

Pour continuer la discussion commencée avec M. Loisel, il a été question du plafond de production, c'est-à-dire de 31.1 millions de tonnes de céréales transportées, si on enlevait ce plafond de 31.1 millions de tonnes, pensez-vous qu'on pourrait également modifier le *safety net* de 10 p. 100 sur le prix payé pour les céréales? Pensez-vous que les producteurs pourraient absorber une plus grande partie du coût du transport, c'est-à-dire 11 ou 12 p. 100, si l'efficacité des transports était telle que les revenus des producteurs augmentaient d'une façon substantielle? Car le but principal consiste à améliorer les transports pour faire en sorte que la production soit encore plus importante..., et mieux transportée.

The Chairman: Mr. Hehn.

Mr. Hehn: Mr. Chairman, even though there is some disagreement in Manitoba, as I understand it, with respect to language rights, there is no disagreement in our board of directors. I am going to ask our French-speaking director to respond to that question.

M. Walter Van De Walle (directeur, United Grain Growers): Monsieur le président, madame, la position de *United Grain Growers*, concernant la question du *safety net*, c'est de rester avec les chiffres d'autrefois. C'est la position que l'on a prise, on garde le pourcentage que l'on avait dans le passé..., pour l'avenir. Si c'était 7, 8 ou 10 p. 100 dans le passé, on le conserve pour l'avenir.

Le président: Merci, madame Côté.

Mr. Hehn.

Mr. Hehn: Mr. Chairman, the figures Mr. Van De Walle was referring to are in Annex 3. They are attached to the highlights that we have circulated. Indeed, on a cumulative basis weighted for the six major grains the safety net based on the historical relationship of grain prices to transportation rates is 7% at the moment. That is the level that we support in our submission.

The Chairman: Mr. Neil.

Mr. Neil: Thank you very much, Mr. Chairman.

[Translation]

au point où ça inquiéterait les gens de l'est, notre marché, on nous dit, se développera dans le Mid-West des États-Unis, ce qui est un marché assez différent du développement du marché que l'Ontario et le Québec ont établi pour le porc et le boeuf dans l'État de New-York et dans les États juste au sud d'où vous êtes où se trouve le gros bassin de population.

On nous a également donné à penser que toute répercussion sur le prix devrait être pondérée en terme de notre augmentation de production par rapport à la production nord-américaine totale, de sorte que même s'il y a une augmentation de 100 p. 100 de la production de bétail dans l'Ouest du Canada, les répercussions économiques ne seraient que de 10 p. 100 ou 11 p. 100 parce que telle est la proportion de la production canadienne par rapport à la production américaine.

The Chairman: Madam Côté, you are allowed to ask one additional question.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

To stay in the discussion begun with Mr. Loisel, which dealt with the production cap, that is the 31.1 million tonnes of freight grain, if we were to take off this cap of 31.1 million tonnes, do you think we could also modify the *filet de sûreté* of 10% on the amount paid for the grain? Do you think the producers could absorb a greater part of the transportation costs, that is 11 or 12%, if the efficiency of the transportation was such that the revenues generated to the producers would increase substantially? Because the main goal is to improve transportation so that production would be increased . . . , and moved better.

Le président: Monsieur Hehn.

M. Hehn: Monsieur le président, même si on ne s'entend pas sur certains points au Manitoba, à mon avis, au sujet des droits linguistiques, il n'y a pas de mésentente dans notre conseil de direction. Je vais donc demander à notre directeur francophone de répondre à cette question.

Mr. Walter Van De Walle (Director, United Grain Growers): Mr. Chairman, Madam, the position of the *United Grain Growers* concerning the question of the *filet de sûreté* is that we want to stay with the historical figures. This is the position we have taken, we keep the percentage we have in the past . . . , for the future. If it was 7, 8 or 10% in the past, we want to keep it for the future.

The Chairman: Thank you, Madam Côté.

Monsieur Hehn.

M. Hehn: Monsieur le président, les pourcentages auxquels M. Van De Walle fait référence se trouvent à l'annexe 3. Ils sont joints au sommaire que nous avons fait circuler. En fait, sur une base cumulative pondérée pour les six céréales principales, le filet de sûreté basé sur les relations des années passées entre le prix des céréales et les taux de transport est de 7 p. 100 en ce moment. C'est là le niveau que nous appuyons dans notre soumission.

Le président: Monsieur Neil.

M. Neil: Merci beaucoup, monsieur le président.

[Texte]

Mr. Hehn, I would like to welcome you and the members of your committee here and thank you for a very excellent brief.

I am interested in your comment on page 3 where you say that regardless that United Grain Growers facilities and services are owned by farmers, it is a fact that what benefits United Grain Growers as a business enterprise or indeed any business servicing farmers is not necessarily by definition of most benefit to farmers. I think that is a valid statement and a fair assessment. In reading your brief I gather that you have basically concentrated more on what is in the best interests of farmers than on what is in the best interests of the company on the basis that if the farmer prospers and does well you will be able as a company to adapt your system to ensure that you will have a viable operation in the grain handling industry.

• 1040

Bearing in mind that you have shown interest in the farmers and weighed your position that way, I am wondering if you have any comments with regard to the Senior Grain Transportation Committee, which would have only three farmers among its 21 members. We have had some representations from one or two organizations indicating that there is not sufficient farmer representation on that committee. Yet, on the other hand, the three prairie pools have indicated that the three farmer representatives should be eliminated, and that there should be an amendment which provides that the chairman of the Canadian Wheat Board Producers' Advisory Committee should replace those three farmer members.

I wonder if you could give us your feeling with respect to the Senior Grain Transportation Committee, and what your feeling is with respect to farmer representation on that committee.

The Chairman: Mr. Hehn.

Mr. Hehn: As I understand the legislation, the definition of the committee, and the powers of the committee, they are related to the operational concerns and the technical concerns, as well as farm concerns. So I think there is room for representation from the farming community on a direct basis.

There is also the need for the expertise of people like the commissioner of the Canadian Wheat Board, people like the chief commissioner of the Canadian Grain Commission, and others, including, indeed, the senior operational people in the grains industry, in terms of the grain companies. All facets of our industry, I think, need to be represented, as well as the representation from the railroads.

If we have any concerns about the make-up of the committee, Mr. Chairman, it is indeed in the area of there being three representatives for the feed users. We have no quarrel with the feed users having representation, but if one is having three prairie farmers represent the huge 30 million-tonne and,

[Traduction]

Monsieur Hehn, j'aimerais vous souhaiter la bienvenue à vous et aux membres de votre Comité et vous remercier pour votre excellent mémoire.

Je suis intéressé à votre commentaire en page 3, où vous dites: que les installations et les services de la *United Grain Growers* appartiennent aux agriculteurs ou non, c'est un fait que ce qui profite à la *United Grain Growers* en tant qu'entreprise commerciale, ou en fait à toute entreprise desservant les agriculteurs, n'est pas nécessairement par définition ce qui profite le plus aux agriculteurs. Je pense que cet énoncé est valable et constitue une bonne évaluation. En lisant votre mémoire, je comprends que vous vous êtes concentré plus sur ce qui est dans le meilleur intérêt des agriculteurs que sur ce qui est dans le meilleur intérêt de l'entreprise, avec l'argument que si l'agriculteur prospère et réussit bien, vous serez en mesure, en tant qu'entreprise commerciale, d'adapter votre système pour faire en sorte qu'il soit viable pour la manutention du grain.

Compte tenu du fait que vous avez manifesté un intérêt à l'endroit des agriculteurs et indiqué votre appui en leur faveur, je me demande si vous n'auriez aucun commentaire en ce qui concerne le Comité supérieur du transport du grain, qui ne compterait que trois agriculteurs parmi ses 21 membres. Un ou deux organismes ont fait des recommandations en ce sens, indiquant qu'il n'y a pas suffisamment de représentants des agriculteurs au sein de ce comité. Par ailleurs, les trois syndicats des Prairies ont déclaré que les trois représentants des agriculteurs devraient être éliminés, et qu'on devrait amender la loi de façon à ce que le président du Comité consultatif des producteurs de la Commission canadienne du blé remplace ces trois membres.

Je me demande si vous pourriez nous faire part de votre opinion en ce qui concerne le Comité supérieur du transport du grain, et nous dire ce que vous pensez de la représentation des fermiers à ce comité?

Le président: Monsieur Hehn.

M. Hehn: Suivant mon interprétation de la législation, la définition du comité et les attributions du comité sont liées aux questions opérationnelles et techniques, de même qu'à des préoccupations agricoles. Je crois donc que cela permet à la collectivité agricole de faire part directement de ses revendications.

Il est également nécessaire d'avoir des personnes compétentes comme le commissaire de la Commission canadienne du blé, des gens comme le commissaire en chef de la Commission canadienne des grains et d'autres, des cadres de l'industrie des grains, c'est-à-dire des sociétés grainetières. Tous les secteurs de notre industrie doivent, je crois, être représentés, de même que les sociétés de chemins de fer.

Si la composition du comité présente pour nous des problèmes, monsieur le président, c'est dû au fait qu'il y a trois représentants des utilisateurs d'aliments pour animaux au sein du comité. Nous ne contestons pas le droit des utilisateurs d'aliments pour animaux d'être représentés, mais si trois

[Text]

hopefully, 40 million-tonne export industry of the future... Indeed, the three users seem to be a little out of proportion when one looks at the traditional movement out of the designated area of feed grains, which I believe is something in the order of 5% or 6% of the total movement. Indeed, if one looks at just the off-board open market movement, we are talking of something like 2% or 3% of the total movement.

Mr. Neil: The pools have also suggested that the three representatives from the feed grain industry be replaced by the chairman of the Advisory Committee to the Livestock Feed Board of Canada. What is your reaction to that suggestion? Do you feel that the chairman of the Advisory Committee to the Livestock Feed Board of Canada would be representative of the feeder interests in western Canada?

Mr. Hehn: Mr. Chairman, Mr. Morken, as I indicated, is president of the Western Agricultural Conference. He has been working closely in the feed grains policy area. Because this is feed grain related, I am going to turn it over to Mr. Morken if I can do that, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Morken.

Mr. Bud Morken (Vice-President, United Grain Growers): First of all, Mr. Neil, in reply to your question regarding the Chairman of the Advisory Committee representing farmers, rather than three elected farmers, we would stand opposed to that; we would prefer to see direct farm representation on that committee, as has been recommended.

As for the chairman of the Canadian Feed Board representing western feed interests, we would still have some concern about whether that would be a fair representation for the west.

Mr. Neil: With respect to the administrator, what are your feelings with respect to his powers under the act? Do you feel that his powers are adequate, or should these be strengthened?

The Chairman: Whom do you wish to have answer that one?

Mr. Hehn: Mr. Chairman, I would prefer to refer that question to the transportation expertise within our operational group because, as I have said, most of these concerns would be of an operational nature. I would ask, therefore, if Mr. Bert Berry would respond to Mr. Neil's question.

The Chairman: Mr. Berry.

Mr. Bert Berry (Manager, Traffic Division, United Grain Growers): Mr. Neil, in reviewing the bill it seems to me his powers were fairly adequate. There is the control of the committee. As I understand the bill, he must refer matters of a major change to that committee, and with the representation of the grain industry on that committee, I think it would be adequate.

[Translation]

agriculteurs des Prairies doivent représenter cette immense industrie de 30 millions de tonnes — et, je l'espère, de 40 millions de tonnes d'exportations dans l'avenir... il semble quelque peu disproportionné d'avoir trois représentants des utilisateurs lorsqu'on considère le mouvement traditionnel des marchandises dans le domaine désigné des céréales fourragères, qui représenté je crois, 5 ou 6 p. 100 du mouvement total. Si l'on regarde juste le mouvement du marché libre hors bourse, on parle de quelque chose comme 2 ou 3 p. 100 du mouvement total.

M. Neil: Les syndicats ont également proposé que les trois représentants de l'industrie des céréales fourragères soient remplacés par le président du Comité consultatif de l'Office des provendes du Canada. Comment réagissez-vous à cette proposition? Croyez-vous que le président du comité consultatif de l'Office des provendes du Canada représenterait adéquatement les intérêts des utilisateurs d'aliments pour animaux de l'Ouest du Canada?

M. Hehn: Monsieur le président, comme je l'ai indiqué, M. Morken est président de la *Western Agricultural Conference*. Il a étudié de près le domaine des politiques en matière d'aliments pour les animaux. Parce que cette question touche les céréales fourragères, je passe donc la parole à M. Morken, si vous me le permettez monsieur le président.

Le président: Monsieur Morken.

M. Bud Morken (vice-président de l'United Grain Growers): Tout d'abord, monsieur Neil, en réponse à votre question où vous évoquiez la possibilité que le président du comité consultatif soit désigné pour représenter les agriculteurs, plutôt que trois agriculteurs élus, nous nous y opposons; nous préférons que les cultivateurs soient représentés directement à ce comité, comme cela a été recommandé.

Pour ce qui est du président de l'Office des provendes du Canada qui représenterait l'industrie des céréales fourragères dans l'Ouest, nous ne sommes pas sûrs s'il représenterait l'Ouest de façon équitable.

M. Neil: Quant à l'administrateur, que pensez-vous des pouvoirs qui lui sont dévolus en vertu de la loi? Croyez-vous que ces pouvoirs sont suffisants, ou devraient-ils être renforcés?

Le président: À qui la question s'adresse-t-elle?

M. Hehn: Monsieur le président, je préférerais adresser cette question aux experts en transport à l'intérieur de notre groupe de travail parce que, comme je l'ai mentionné, la plupart de ces questions touchent au domaine opérationnel. J'aimerais donc demander à M. Bert Berry de répondre, s'il veut bien, à la question de M. Neil.

Le président: Monsieur Berry.

M. Bert Berry (directeur Traffic Division, United Grain Growers): Monsieur Neil, il m'a semblé en passant en revue le projet de loi que ses pouvoirs étaient suffisants. Le Comité exerce un contrôle. Suivant mon interprétation du projet de loi, il doit soumettre les questions qui font intervenir des changements importants à ce comité, et l'industrie des grains étant

[Texte]

Mr. Neil: I guess my time is up.

The Chairman: Thank you, Mr. Neil. Mr. Sargeant.

Mr. Sargeant: Thank you, Mr. Chairman. I have a couple of quick questions.

Mr. Hehn, in an earlier reply you said the farmer's truck is his ballot. Mr. Allen said much the same thing a few moments later, when he said that the farmer votes with his deliveries. I also believe, Mr. Hehn, that you said the UGG gets something like 16% of western grain. Given that, I think, roughly 60% of western grain goes to the pools, would this indicate the farmers are voting 4 to 1 in favour of the pool position on this piece of legislation?

Mr. Hehn: Mr. Allen has indicated he wishes to comment.

Mr. Allen: I love that question because it gets right to the heart of the matter. The fact of the matter is that most farmers today do not get very involved with the politics of their organizations. That is why farmers who patronize both ourselves and the pools, in effect, are represented by both of us, and so there are opposing positions presented.

The fact of the matter is that our percent of the market relates pretty closely to the number of delivery points in which we are located in western Canada. We are very thin in southern Saskatchewan because of historical reasons. This reflects on our percentage of the business.

But all of the co-operatives, ourselves included, did not attract these deliveries historically through the loyalty of the customers; we all bought out private companies. That is the way we achieved our percentages of the business. I think that is an interesting historical footnote. You can check the records, but numerous private companies were bought up by the co-operative companies, and that is the way all of the co-ops achieved their shares of the market.

I think people who tend to equate grain deliveries with philosophical "on-sidedness"—that is an awkward term, but you know what I mean . . . People who tend to equate deliveries with agreement with philosophy in agricultural politics are missing the point.

In addition, many prairie delivery points are presently fairly small points. Many of them are monopoly points. I mean, one company has a monopoly in many points. I am not saying one grain company, but individual companies in many prairie grain points, presently have monopolies.

[Traduction]

représentée à ce comité, je crois que ces pouvoirs sont suffisants.

M. Neil: Je présume que la période de temps qui m'était allouée est terminée.

Le président: Je vous remercie monsieur Neil. Monsieur Sargeant.

M. Sargeant: Je vous remercie, monsieur le président. J'ai quelques questions très courtes à poser.

Monsieur Hehn, dans une réponse précédente, vous avez dit que le camion de l'agriculteur était son bulletin de vote. M. Allen a déclaré à peu près la même chose quelques instants plus tard, disant que l'agriculteur vote avec ses livraisons. Je crois également, monsieur Hehn, que vous avez dit que l'UGG détient quelque chose comme 16 p. 100 du marché du grain dans l'Ouest. Compte tenu de ce fait, environ 60 p. 100, je crois, du grain de l'Ouest va aux syndicats, ne serait-ce pas une indication que les agriculteurs votent dans une proportion de quatre contre un en faveur de la position du syndicat face à ce projet de loi?

M. Hehn: M. Allen a indiqué qu'il aimerait faire un commentaire.

M. Allen: J'apprécie cette question parce qu'elle va droit au coeur de la question. Le fait est que la plupart des agriculteurs aujourd'hui ne participent pas très activement à la politique de leurs associations. C'est pourquoi les agriculteurs qui font affaire avec nous et avec les syndicats sont effectivement représentés par nous deux, et ainsi, il y a des positions divergentes qui sont présentées.

Le fait est que notre part du marché traduit de façon assez étroite le nombre de points de livraison où nous faisons affaires dans l'Ouest du Canada. Notre présence est très réduite dans le sud de la Saskatchewan pour des raisons historiques. Cela se régle dans la proportion des affaires que nous y faisons.

Mais toutes les coopératives, y compris la nôtre, n'ont pas obtenu ces livraisons dans le passé grâce à la loyauté des clients; nous avons tous acheté des sociétés privées. C'est la façon dont nous avons acquis cette part du marché. C'est une considération historique qui, selon moi, est intéressante. Vous pouvez fouiller dans les dossiers ou les archives, et vous verrez que de nombreuses sociétés privées ont été achetées par les coopératives, et c'est de cette façon que toutes les coopératives se sont taillé leur part du marché.

Je crois que les gens ont tendance à établir un rapport entre les livraisons des grains et un certain parti pris philosophique. Les personnes qui ont tendance à associer les livraisons avec un accord des agriculteurs face à une position philosophique en matière de politique agricole se trompent.

De plus, de nombreux points de livraison dans les Prairies sont actuellement des points assez réduits. Il s'agit dans de nombreux cas de monopole. C'est-à-dire qu'une société détient un monopole dans nombreux points. Je ne veux pas dire, une seule société grainetière, mais des entreprises distinctes détiennent actuellement un monopole dans de nombreux points de livraison des grains dans les Prairies.

[Text]

What the extension or the enlargement of individual market areas will do, will be to cause inter-delivery point competition, rather than the elimination of competition at individual delivery points, which is what the pay-the-railway scenario will do.

Mr. Sargeant: But sir, it was you who said . . . Both of you said more or less the same thing, that the farmer's truck is his ballot. He votes with his deliveries. I was just taking your words, and asking for your comments, given your first statement, and given the fact that roughly four times as many farmers deliver to the pools.

Mr. Allen: I just made the point that farmers presently, in a great many markets, do not have a choice. Economically, they do not have a choice, because they are going to pay a fairly stiff handling charge, no matter where they go. So they might as well deliver to the closest point.

If individual markets can be enlarged, and if the farmer then can save some money and put some net dollars into his pocket by choosing one delivery point over another delivery point, then he has an element of choice there. There is an element of competition in the marketplace which now is lacking in a great many markets.

Mr. Sargeant: So what you are saying now is that at the present time farmers do not vote with their deliveries.

• 1050

Mr. Allen: Only in competitive markets is this the case. I think the point which was being made is not what has happened in the past, but what could happen if the system is changed in the way we would like to see it changed.

Mr. Hehn: They do, Mr. Chairman, and have shown to us there is some element of voting in the system as it exists today. It shows where the technology at the farm level, in some cases, has exceeded the technology and the efficiencies at the elevator level. I am talking about where the farm truck has outgrown the scale at the local elevator, and to that extent, Mr. Chairman, if our elevators cannot handle his truck, he has no choice but to go somewhere else.

Mr. Sargeant: One last question. What percentage of the 16% you get goes into the feed mills?

Mr. Hehn: The 16% we are talking about has nothing to do with the feed mills. I should not say nothing, because it is not quite accurate, but the grain our feed mills generate, by and large, is generated directly from the farm and they purchase very little of their requirements from the elevator system itself.

Mr. Sargeant: Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Sargeant. Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

L'expansion et l'élargissement de chacun des marchés aura pour effet d'accentuer la concurrence entre les points de livraison, plutôt que d'éliminer la concurrence à chacun des points de livraison, c'est ce qui découlera du scénario consistant à payer les sociétés de chemins de fer.

M. Sargeant: Mais monsieur, c'est vous qui avez dit . . . Tous les deux vous avez affirmé plus ou moins la même chose, que le camion du fermier était son bulletin de vote. Il vote avec ses livraisons. Je ne faisais que reprendre vos paroles et vous demander de faire part de vos commentaires, compte tenu de votre première déclaration et du fait qu'environ quatre fois plus d'agriculteurs livrent leurs produits aux syndicats.

M. Allen: J'ai seulement fait remarquer que les agriculteurs actuellement, dans un grand nombre de marchés, n'ont pas le choix. Sur le plan économique, ils n'ont pas le choix, parce qu'ils devront payer des frais de manutention assez élevés, quel que soit l'endroit où ils décident d'aller. Alors il vaut mieux qu'ils livrent leur produit à l'endroit le plus proche.

Si l'on peut élargir chacun des marchés, et si l'agriculteur peut alors sauver de l'argent et mettre quelques dollars dans sa poche en choisissant un point de livraison plutôt qu'un autre, un choix s'offre alors à lui. Il y a dans ce cas un élément de concurrence qui fait maintenant défaut dans un grand nombre de marchés.

M. Sargeant: Alors, ce que vous êtes en train de dire c'est qu'à l'heure actuelle les agriculteurs ne votent pas avec leurs livraisons.

M. Allen: Ce n'est le cas que dans les marchés concurrentiels. À mon avis, ce qu'on a voulu souligner, ce n'est pas ce qui s'est produit dans le passé, mais ce qui pourrait se produire si l'on modifiait le système de la façon dont on aimerait le faire.

M. Hehn: Ils ont le choix, monsieur le président, et ils nous ont montré qu'ils ont une certaine part dans les décisions concernant le système tel qu'il existe aujourd'hui. On peut le constater dans certains cas où la technologie au niveau de la ferme est supérieure à la technologie et à l'efficacité au niveau du silo. Je pense ici au camion de ferme qui est trop gros pour pouvoir être pesé au silo rural et, à ce niveau-là, monsieur le président, si le silo ne peut pas recevoir le camion du producteur, ce dernier n'a pas d'autre choix que d'aller ailleurs.

M. Sargeant: Une dernière question. Quelle proportion des 16 p. 100 que vous recevez est destinée aux usines d'aliments du bétail?

M. Hehn: Les 16 p. 100 dont nous parlons n'ont rien à voir avec les usines d'aliments du bétail. Je ne devrais pas dire «rien», parce que cela n'est pas tout à fait exact, mais le grain qui est transformé par nos usines d'aliments du bétail provient directement de la ferme, en grande partie, et très peu du réseau de silos.

M. Sargeant: Merci. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Sargeant. Monsieur Murta.

M. Murta: Merci, monsieur le président.

[Texte]

Mr. Hehn, I would briefly like to recap what we have heard so far.

My question to you comes out of a question from Mr. Flis earlier on, in which he seemed to be searching for some kind of consensus, or where do we go from here. We would like to make some moves and some changes in the bill, but how do we do it so we are all moving together. The concept of freedom of choice, or pay-the-producer, or the freight rate entitlement, or the Double 80 proposal, which are all generally in the same area, have been endorsed, at least in principle, by yourselves, the cattlemen, the province of Alberta, we do not know about the province of Saskatchewan yet, but we will be in Saskatchewan next week, the Manitoba Farm Bureau, the private grain companies, most commodity groups, most interests in British Columbia which we will be hearing. Those who have indicated to us they are opposed to it are some municipalities, not all of them but some municipalities, the National Farmers Union, the pool elevators, and the New Democratic Party. You could characterize a group with apprehension as the Quebec farmers, I suppose—apprehension or opposition.

Now assuming, and we can assume this, I think, with pretty much certainty, and the minister in effect has said it himself, Bill C-155 is a political document brought about because of pressure from the agricultural community in the province of Quebec.

As we seem to be at least moving towards, not an agreement but as close to an agreement as a parliamentary committee may get, assuming that is the case, what in your opinion, or what would be the best method of dealing with the apprehension of the producers in Quebec, trying to make sure they feel the change to the freedom of choice direction will not substantially or otherwise jeopardize their livestock interest? If somehow between now and when this committee adjourns, which will be September 12, that can be overcome, then there may be a chance to save the legislation, or at least move it in the direction some of us would like to see.

What advice would you have for the committee in terms of how we deal with this very important issue?

Mr. Hehn: Mr. Murta, as you are aware, a study was done by Agriculture Canada. I do not need to go through the findings of the study but, as I understand it, Quebec had some reservations about the findings, and they may very well be justified. I am not a cost expert. I am not an economist and I am not aware of all of the assumptions which went into developing the trend lines in order to arrive at a 1990-1991 conclusion. But whatever study is done, assumptions have to be made.

I would say the first thing this committee needs to do is to agree on the assumptions which would go into proving, or to

[Traduction]

Monsieur Hehn, j'aimerais faire un résumé de ce que nous avons entendu jusqu'à maintenant.

Ma question est liée à la question que M. Flis a posée plus tôt, où il semblait chercher une sorte de consensus ou se demander quelle direction il faut prendre. Nous aimerions prendre des décisions et apporter certaines modifications au projet de loi, mais comment faire pour aller tous dans la même direction. La liberté de choix, le paiement au producteur, le droit à la subvention pour le producteur, ou le «Double 80» sont toutes des propositions qui vont généralement dans le même sens et qui ont été appuyées, du moins en principe, par vous-mêmes, par les éleveurs, par la province de l'Alberta, nous ne savons pas si ces propositions recevront l'appui de la province de la Saskatchewan, mais nous serons dans cette province la semaine prochaine, par le *Manitoba Farm Bureau*, par les sociétés grainetières privées, par la plupart des groupes s'occupant de produits primaires et par la plupart des groupes de la Colombie-Britannique que nous aurons l'occasion d'entendre. Ceux qui ont fait connaître leur opposition à ces propositions sont certaines municipalités, pas toutes les municipalités mais certaines d'entre elles, le Syndicat national des cultivateurs, les exploitants de silos coopératifs et le Nouveau parti démocratique. Il y a un groupe dont on peut dire qu'il manifeste de l'apprehension, de l'apprehension ou de l'opposition, je suppose, ce sont les agriculteurs du Québec.

Maintenant, supposons, et je crois que nous pouvons le supposer avec assez de certitude, en fait, le ministre l'a dit lui-même, que le projet de loi C-155 est un document politique qui doit son existence aux pressions exercées par la communauté agricole du Québec.

Comme nous semblons nous orienter du moins vers quelque chose qui ressemble d'assez près à une entente, dans la mesure où un comité parlementaire peut en arriver là, en supposant que c'est le cas, quelle est, d'après vous, la meilleure façon de calmer l'apprehension des producteurs du Québec, de leur faire comprendre que l'orientation prise en faveur de la liberté de choix ne mettra pas en péril, sur une grande échelle ou autrement, leurs entreprises d'élevage? Si, par quelque moyen que ce soit, on pouvait éliminer cette apprehension d'ici la date de suspension des audiences, soit le 12 septembre, nous aurions une chance de sauver le projet de loi ou, du moins, de lui donner l'orientation que certains d'entre nous aimeraient lui donner.

Quels conseils donneriez-vous au Comité pour qu'il puisse régler cette importante question?

M. Hehn: Monsieur Murta, comme vous le savez, Agriculture Canada a fait une étude. Je n'ai pas besoin d'énoncer une à une les conclusions de l'étude, mais, comme je comprends la chose, le Québec a émis certaines réserves au sujet de ces conclusions, et il se peut que ces réserves soient justifiées. Je ne suis pas un spécialiste des coûts. Je ne suis pas économiste et je ne connais pas toutes les hypothèses qui sous-tendent les grandes lignes de l'étude et qui ont permis d'en arriver à la conclusion 1990-1991. Cependant, quelle que soit l'étude qui est faite, il faut établir des hypothèses.

A mon avis, la première chose que ce Comité doit faire, c'est de s'entendre sur les hypothèses qui permettraient d'étayer ou,

[Text]

satisfying, I should say, the Quebec and the Ontario concerns. Secondly, you might consider, after having agreed on those assumptions, undertaking a private firm, an independent private consulting firm to work over the study to satisfy all those concerned that the results and the findings in the study are fairly close to being accurate, given the assumptions.

You asked what other advice we might have in terms of arriving at a consensus. Mr. Murta, we have tried very hard in western Canada over the last three or four years to arrive at a consensus. It reminds me a little bit of the same kind of procedure we went through when I first got involved, heavily involved, in farm policy, and we were going through the feed grains issue. We failed to arrive at a consensus there and government, of course, was forced to bring in a solution. We would prefer, in this case, to co-operatively bring in the solution, and not leave the final resolution of this issue totally to government, because there are interest groups and participants who have been, and are, deeply concerned.

We will do whatever we can to help this committee, in whatever way, shape or form, to help come to a western consensus by the time your committee needs to report to Parliament.

Ted, did you have something else you wanted to add?

Mr. Allen: I just have one comment related to the amount of money the federal government offered to put on the line to offset any hurt in the Province of Quebec. I think if I was a farmer in the province of Quebec, I would be inclined to say to myself, I gave up \$97 million; what did I get for the money which I decided to forego when I insisted on these funds going directly to the railways in western Canada? I think perhaps that line of thinking has not been followed through enough in the province of Quebec.

I have a certain amount of sympathy for the producers in Quebec because I think the issue was handled a little too perfunctorily, or a little too casually in Quebec, which may be one of the reasons why Quebec farmers chose to reject what the federal government offered. I think the fact that the money was put up front and rejected needs to be rethought. There may be some second thoughts among producers in the province of Quebec about what they got for what they gave up.

Mr. Murta: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. Mr. Ostiguy.

M. Ostiguy: Merci, monsieur le président. J'adresserai ma question à M. Hehn.

J'ai ici devant moi le rapport du *Canadian Meat Council* daté du 23 juin. Avant de citer le document en question, j'ouvrirai une parenthèse. On sait que présentement, l'inquiétude des gens du Québec et de l'Ontario se situe au niveau de la transformation des produits finis, c'est-à-dire de la viande. Depuis le début de nos audiences, on a entendu beaucoup de

[Translation]

dirais-je, d'appuyer les inquiétudes du Québec et de l'Ontario. Ensuite, une fois parvenu à une entente sur ces hypothèses, le Comité pourrait envisager d'embaucher une firme privée, une firme indépendante d'experts-conseils, et la charger d'examiner en détail l'étude et de rassurer, s'il y a lieu, tous ceux qui s'inquiètent et de leur dire que les conclusions de l'étude sont relativement exactes, étant donné les hypothèses.

Vous nous avez demandé quels conseils on pourrait vous donner concernant l'établissement d'un consensus. Monsieur Murta, vous avez travaillé très fort dans l'Ouest du Canada, au cours des trois ou quatre dernières années, pour atteindre un consensus. Cela me remet en mémoire une situation similaire, à l'époque où j'ai commencé à m'occuper, à plein temps, des questions de politique agricole et où nous essayions de régler le problème des céréales fourragères. Nous n'avons pas pu obtenir un consensus dans ce cas-là et, bien entendu, le gouvernement a dû imposer une solution. Nous préférierions, dans ce cas-ci, participer tous à la solution et ne pas laisser la solution finale entièrement aux mains du gouvernement, car il y a des groupes et des participants qui sont vivement préoccupés par cette question.

Nous ferons tout ce que nous pouvons pour aider, de quelque façon que ce soit, le Comité à obtenir un consensus des gens de l'Ouest, d'ici à ce qu'il doive soumettre son rapport au Parlement.

Ted, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Allen: J'ai seulement une remarque à faire au sujet de la somme d'argent que le gouvernement fédéral a offert de donner pour compenser tout préjudice qu'aurait eu à subir la province de Québec. Je crois que, si j'étais un agriculteur québécois, je serais porté à me dire ceci: J'ai renoncé à 97 millions de dollars; qu'ai-je obtenu en échange de cet argent auquel j'ai renoncé, lorsque j'ai insisté pour que cet argent soit versé directement aux sociétés ferroviaires dans l'Ouest du Canada? Je pense que, peut-être, on n'a pas suivi jusqu'au bout cette ligne de pensée, au Québec.

J'ai une certaine sympathie pour les producteurs du Québec parce que, à mon avis, la question a été traitée un peu trop superficiellement, ou un peu trop à la légère, dans cette province, ce qui peut expliquer, en partie, pourquoi les agriculteurs québécois ont choisi de rejeter l'offre du gouvernement fédéral. Selon moi, il faut reconsidérer le fait que l'argent a été offert, puis rejeté. Certains producteurs de la province de Québec ont peut-être eu le temps de réfléchir plus longuement à ce qu'ils ont obtenu en échange de ce qu'ils ont abandonné.

M. Murta: Merci.

Le président: Merci, monsieur Murta. Monsieur Ostiguy.

Mr. Ostiguy: Thank you, Mr. Chairman. I will put my question to Mr. Hehn.

I brought with me the report of the *Canadian Meat Council* dated June 23. Before quoting from this document, I want to make a comment. We know that producers from Quebec and Ontario are presently concerned about the processing of final products, i.e., meat. Since the beginning of the hearings, we

[Texte]

gens nous parler du développement des marchés de transformation de la viande, des débouchés.

Je voudrais savoir si vous avez fait une étude à ce sujet-là, à savoir si vos éleveurs pourraient avoir de nouveaux marchés, de nouveaux débouchés qui leur permettraient de vendre leurs produits? Dans le rapport du *Canadian Meat Council* que je vous cite textuellement et qui date de juin 1983, on dit qu'avec plus de 3,500 travailleurs au Manitoba, elle possède le plus grand volume de ventes des industries manufacturières. Il s'agit bien de la transformation des viandes au Canada par région.

Donc, ma question est celle-ci: avez-vous fait des études, à savoir où seraient dirigés les produits finis de la province du Manitoba, par exemple?

Mr. Hehn: The simple answer to that question is no, Mr. Chairman, we have not. Any observations we have made have been strictly based on the findings and studies of other organizations and individuals.

Le président: Monsieur Ostiguy.

M. Ostiguy: Une question supplémentaire, s'il vous plaît?

Plus tôt, on a dit que les producteurs du Québec se sont élevés contre le gouvernement fédéral. Ce n'est pas tout à fait cela! Ils se sont élevés contre le Rapport Gilson. Ils en avaient contre le Rapport Gilson! Il faut bien comprendre que lorsque l'étude de M. Gilson a été faite, malheureusement, les producteurs et les éleveurs du Québec n'ont pas été consultés. C'est suite à cette prise de connaissance que les agriculteurs du Québec ont soulevé un tollé de protestations. Donc, ils ne se sont pas révoltés contre le gouvernement fédéral, mais plutôt contre le Rapport Gilson.

Est-ce que vous, de votre part, avez rencontré en certaines occasions les producteurs du Québec, soit l'U.P.A., la Fédérée ou les meuniers professionnels?

Mr. Hehn: I have not, but I believe Mr. Allen has had contact with the Quebec delegations.

Mr. Allen: Yes, both at the CFA level and on a more direct one-go-one level, we have had a number of discussions with the UPA and la Coop fédérée. My feeling about the direction those organizations took was that they had professional staff people who advised them in a certain way and that is the basis on which they took their positions.

To follow up your previous statement about the producers being opposed to the Government of Canada, I think something was lost in the translation there because I did not say that. I understand your point, but I think that the position that was adopted by the staff people with UPA and la Coop fédérée was a false one because basically the position was this: we do not care how our position is affected; if your livestock people are better off, we must be worse off. Therefore, we are opposed.

Now, I believe that is not a correct position from an economics point of view. I do not think it is necessarily so, that if western livestock people are better off, the Quebec livestock people must be worse off, because our markets are different.

[Traduction]

heard many people talk about the development of markets for the meat processing industry, the opening up of new outlets.

I would like to know if you made a study on this subject, so as to establish if your cattlemen could find new markets, new outlets, for their products? In the report of the Canadian Meat Council which I am quoting word for word and which is dated June 1983, we can read that, with more than 3,500 workers in Manitoba, it has the biggest sales volume of all the manufacturing industries. We are talking here about the meat processing industry in Canada, by region.

So, the question I put to you is this: did you, for example, made a study so as to find out where the products processed in Manitoba would go?

M. Hehn: La réponse à cette question, monsieur le président, est tout simplement non; nous n'avons fait aucune étude de ce genre. Les observations que nous avons faites étaient fondées exclusivement sur des données et des études provenant d'autres organismes ou individus.

The Chairman: Mr. Ostiguy.

Mr. Ostiguy: A supplementary, please?

It has been said earlier that the Quebec producers were opposed to the plan of the federal government. This is not quite accurate! They were opposed to the Gilson report! They objected to the Gilson report! You must understand that at the time of the Gilson study, unfortunately, Quebec producers and cattlemen were not consulted. It is only after they became aware of that fact that the Quebec farmers objected to the study. So, in fact, they were not opposed to the federal government, but rather to the Gilson report.

Did you personally meet Quebec producers on any occasion, either the U.P.A., la Fédérée or the meuniers professionnels?

M. Hehn: Je ne les ai pas rencontrés, mais je crois que M. Allen est entré en contact avec les délégués du Québec.

M. Allen: Oui, aux réunions de la Fédération canadienne de l'agriculture et dans des réunions plus personnelles avec l'UPA et la Coopérative fédérée. Je crois que la ligne de conduite prise par ces organismes a été inspirée par des avis provenant de professionnels appartenant à leur personnel; c'est à partir de là qu'ils ont pris position.

Pour faire suite à ce que vous avez dit précédemment à propos des producteurs opposés au gouvernement du Canada, je crois que la traduction a été défectueuse, car je n'ai pas dit cela. Je comprends votre argument, mais je crois que la position prise par le personnel de l'UPA et de la Coopérative fédérée est fausse, car cela revient à dire: peu importe l'effet que cela aura sur nous, si vos éleveurs sont avantagés, les nôtres doivent forcément être désavantagés. Nous sommes donc contre.

Je crois en effet que cette position n'est pas juste du point de vue économique. Je ne crois pas qu'il aille de soi que, si les éleveurs de l'Ouest sont avantagés, les éleveurs du Québec seront forcément désavantagés, car les marchés sont différents.

[Text]

We have some cross-reference or crossing of markets, but very little. In Alberta we are so much closer to San Francisco than we are to Montreal that growth, if there is any, in our livestock markets would naturally occur in that direction.

But having said that, and I think Mr. Hehn has said this a number of times, we are not really talking about large increases in our livestock market. We are talking about preserving what we have.

Le président: Merci, monsieur Ostiguy.

Supplementary, Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: Yes, please.

To understand, to be frank with you, the people in the red meat business from Quebec and Ontario told us, look, we went to California, we went to this part and we tried to develop this market but there is no way. If you talk to some Americans—and I have been quite surprised to see many Albertans saying to us, look, there is this spot; it is ours and we will be able to expand. But when you look at the people in Nevada or some other state they are not able to sell to California something else than live cattle, simply because of the interior state buyer in United States. I think that we will have to clarify that because there is something unclear in this.

Mr. Allen: Well, I am not sure if that was a question but I think that we have to take the red meat sector and divide it into the two categories. I am getting in over my head now because I am not really a livestock expert, but the major industry in the west here in the red meat sector is cattle. That is not to say that hogs are not important, but it is not as large as the cattle industry. In the Province of Quebec they are mainly concerned, I believe, about the pork industry.

We are presently shipping large quantities of red meat from Alberta periodically, when price factors are favourable, into the United States. So I do not think you can say it cannot be done, because it is being done. The pork trade—we are simply not a large enough pork producer to get involved in it in a big way in the American market.

Mr. Hehn: Mr. Chairman, we have talked at length on expansion of the livestock industry in the west. I think the question that has not been answered from my point of view, and maybe that again will be a challenge to this committee is to indeed commission a study to determine what would happen to our livestock and secondary processing industries if this bill does go forward, because we believe that the danger or the exposure to our livestock industry in western Canada decreasing looms very large. I am sure that our livestock people have made this point in their presentation.

So from the west's point of view, the real danger is that the livestock industry will diminish or decrease. From the east's point of view, there is concern that in fact it will expand to the point where it is going to affect their industry. I think this

[Translation]

Les marchés ont certaines références communes ou se croisent parfois, mais très peu. En Alberta, nous sommes tellement plus près de San Francisco que de Montréal que la croissance de notre marché du bétail, si elle se produit, se fera naturellement dans cette direction.

Mais après ce que je viens de dire, et je crois que M. Hehn l'a dit plusieurs fois, nous ne prévoyons pas vraiment augmenter notre marché du bétail de façon importante. Nous prévoyons seulement conserver notre marché actuel.

The Chairman: Thank you, Mr. Ostiguy.

Une question supplémentaire, monsieur Loiselle.

M. Loiselle: Oui, s'il vous plaît.

Je veux comprendre; pour être franc avec vous, les producteurs de viande rouge du Québec et de l'Ontario nous ont dit: voyez, nous sommes allés en Californie, nous sommes allés dans cette région et nous avons essayé de développer ce marché, mais c'est impossible. Si vous parlez à certains Américains... j'ai été assez surpris d'entendre beaucoup d'Albertains nous dire: regardez, il y a cet endroit, nous allons pouvoir y accroître notre marché. Mais on constate que les gens du Nevada ou d'autres états ne sont pas capables de vendre autre chose que du bétail sur pied à l'intérieur des états des États-Unis. Je crois qu'il faudra clarifier cette question, car il y a quelque chose qui n'est pas clair là-dedans.

M. Allen: Bien, je ne sais pas s'il s'agissait d'une question, mais je crois qu'il faut prendre le secteur des viandes rouges et le diviser en deux catégories. Je ne parle pas tout à fait en connaissance de cause en ce moment, car je ne suis pas un expert en bétail sur pied, mais la principale industrie du secteur des viandes rouges ici dans l'Ouest est l'industrie bovine. Je ne dis pas que l'industrie du porc n'est pas importante, mais elle n'est pas aussi considérable que l'industrie des bovins. Dans la province du Québec, on se préoccupe surtout, je crois, de l'industrie du porc.

Actuellement, quand les prix sont favorables, l'Alberta expédie périodiquement de grandes quantités de viandes rouges aux États-Unis. Je ne crois donc pas que vous puissiez dire que cela ne se fait pas, car nous le faisons présentement. Pour ce qui est du marché du porc, nous n'en produisons tout simplement pas assez pour avoir un impact important sur le marché américain.

M. Hehn: Monsieur le président, nous avons beaucoup parlé de l'expansion de l'industrie du bétail dans l'Ouest. D'après-moi, une question n'a pas encore eu de réponse. Ce Comité devra peut-être encore s'en occuper: il s'agirait d'entreprendre une étude pour déterminer ce qui arrivera à notre industrie du bétail et des industries de transformation secondaires si ce projet de loi est adopté, car nous croyons que l'industrie du bétail est exposée à un grave danger dans l'ouest du Canada. Je suis sûr que nos éleveurs de bétail sur pied ont insisté là-dessus dans leur exposé.

Donc, d'après les gens de l'Ouest, le réel danger, c'est que leur industrie du bétail décline ou diminue. Les gens de l'Est, eux, s'inquiètent que l'industrie du bétail de l'Ouest ne se développe au point d'affecter leur propre industrie. Je crois que

[Texte]

committee is challenged to find the real answers to those two questions.

The Chairman: Thanks a lot, Mr. Hehn. Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I would like to say first of all to the witnesses that I liked your presentation, and I say it very frankly. I think that it is fair to say, too, that your presence here today and your presentation certainly reflects the broad interests of United Grain Growers, not only in widespread areas within agriculture, but your presence, of course, is well known in all three Prairie provinces. I think that is most important in this particular issue.

I want to take you back and talk about one very specific item that emerged from the Gilson committee's discussions and so on. That was just a little over a year ago now, or at least the report came out just about a year ago now. But at that time it seemed that in all the weeks and months of work by the total Gilson committee eventually there appeared to be a coalescing around the concept that the situation in western Canada, with respect to grain and grain production—but especially grain handling and transportation, especially by rail—was so serious that the coalescing was around the concept that something had to be done.

Now, there may not have been total agreement. In fact, I do not suppose there was, on what the details were. But there was widespread agreement that something had to be done.

• 1110

After the report came out and so on and the public debate got under way in earnest with respect to those recommendations, and the realization got through to grain producers that the statutory rate we had all become accustomed to for so many, many years would eventually have to be replaced by a new statutory process which would change every year, there was opposition, of course. There still is. But the opposition seems to dwell almost entirely from the point of view that due to the world stocks of grain and the consequential results of grain prices in western Canada, which are depressed and we all know it, that producers simply could not afford to pay any more money for transporting their grain.

The point I want to lead up to is that implicit in this approach for explaining their opposition to any change in their statutory rates is the assumption that some way or other governments... primarily the federal government but also including the three Prairie provinces—would continue to pick up the tab for the deficits involved in this whole grain handling and transportation system, which of course the federal government essentially has been doing now for quite a number of years by various ad hoc programs. I do not think there is any reason to assume that will carry on indefinitely.

My question to the United Grain Growers is, can we assume that whether we pass this bill or not, the federal government

[Traduction]

ce Comité aura pour tâche de trouver les véritables réponses à ces questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hehn. Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, j'aimerais d'abord affirmer devant les témoins que j'ai aimé votre exposé, et je le dis très franchement. Je crois qu'il convient de dire également que votre présence ici aujourd'hui et votre exposé reflètent certainement les intérêts généraux de la *United Grain Growers* non seulement dans les vastes secteurs agricoles, mais on est au courant bien sûr, dans les trois provinces des Prairies, de votre présence ici. Je crois que c'est de la plus haute importance dans une question comme celle-ci.

Je veux revenir en arrière et parler d'un point bien précis qui a été abordé dans les discussions du Comité Gilson et par la suite. C'était il y a un peu plus d'un an ou, du moins, le rapport n'a été publié qu'il y a à peu près un an. Mais, à cette époque, il semble que, durant toutes les semaines et les mois de travail du Comité Gilson, il s'est dessiné au sein du comité un consensus à l'effet que la situation dans l'ouest du Canada en ce qui concerne les céréales et la production de céréales... spécialement la manutention et le transport des céréales, surtout par chemin de fer... était tellement grave qu'il fallait faire quelque chose.

Bien sûr, ils n'étaient peut-être pas tous d'accord. En fait, je ne crois pas qu'ils aient été tous d'accord sur les détails. Mais ils étaient en général d'accord que quelque chose devait être fait.

Après la publication du rapport et le débat public qui s'est engagé pour de bon sur ces recommandations, et après que les producteurs céréaliers eurent pris conscience que les taux établis auxquels nous nous étions tous habitués depuis tant et tant d'années devraient être remplacés par une nouvelle réglementation qui changerait tous les ans, il y a eu, naturellement, de l'opposition. Il y en a encore. Mais l'opposition semble se limiter presque entièrement à un point de vue, à cause des stocks de grain mondiaux et des prix qui en résultent dans l'Ouest canadien—prix qui, nous le savons tous, stagnent—les producteurs ne peuvent tout simplement pas se permettre de dépenser encore plus pour le transport de leur grain.

Là où je veux en venir, c'est que l'on trouve implicitement dans cette manière d'expliquer l'opposition à toute modification dans les taux l'hypothèse que, d'une façon ou d'une autre, les gouvernements (surtout le gouvernement fédéral, mais aussi les trois provinces des Prairies) continuerait à payer la note des déficits découlant de tout ce système de manutention et de transport du grain (ce que, naturellement, le gouvernement fait déjà essentiellement depuis un bon nombre d'années par le truchement de divers programmes spéciaux). Il n'y a aucune raison de croire que cela pourra durer éternellement.

Voici la question que je pose aux producteurs de la United Grain. Pouvons-nous supposer que, quelle que soit l'issue de ce

[Text]

will continue with various ad hoc programs or various agreements that will take care of that deficit for an indefinite period of time?

The Chairman: Do you want to try that one, Mr. Hehn?

Mr. Hehn: It is a difficult and a very complex question, and it is a difficult one for me to tackle. I might be able to suggest that I turn it around and say, can we afford not to? That is indeed the real question.

So I guess it becomes a question for the politicians and for the country at large, and for the taxpayers. Can we indeed afford not to do these things and have a major federal commitment to the transportation of products, not just grain products but a first-class transportation system out of western Canada?

I want to say also that I think your observations with respect to the Gilson process are valid. I would ask Bud to comment further on them because I only attended portions of the Gilson hearings. I think the point that, indeed, interests the grain farmers, and it relates to the livestock grain interface in western Canada, is that if the livestock industry—if the signals of the distortion were such that the livestock industry began to shrink, indeed, those acres of land that now produce grain for the livestock industry would be producing grain for export. There is nowhere else for it to go unless we promote industrial uses and processing of grain on the Prairies.

So I indicated in our submission, Mr. Chairman, that one of the grain farmers' major concerns has to be that if this 12 million tonnes came to market, it would translate into only two-thirds of the privilege that the grain farmer who is exporting grain now has, if the capacity is not built in. That brings me back to your question. Can we afford not to build in the capacity? I do not think we can take that stance. I think we have to build in the capacity regardless of what happens to this bill or regardless of what legislation emerges. I think that is the responsibility of the federal government and of you people who are our representatives in that government.

The Chairman: The ball is back in your court, Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Well, Mr. Chairman, I would say it is back in our court. That distinction is very clear and I think it is a challenge to us.

My question, Mr. Chairman, was not to suggest there was no place for the federal government in this at all. Far from it. But I think most of us realize that these various ad hoc programs that have had to come along from time to time—and they amount to millions, in fact billions of dollars over quite a number of years now—surely we have to see an end to that and plan for an end to that—still with the involvement, certainly, of the federal government, but we had better get the

[Translation]

projet de loi, le gouvernement fédéral continuera, par divers programmes spéciaux ou divers accords, à éponger ce déficit pour une période indéfinie?

Le président: Voulez-vous essayer de répondre à celle-là, monsieur Hehn?

M. Hehn: Il s'agit d'une question très difficile et très complexe, et je ne sais pas comment m'y prendre pour y répondre. Je pourrais peut-être proposer de la prendre à l'envers et dire: pouvons-nous nous permettre le contraire? Voici la véritable question.

Ainsi, cette question, selon moi, concerne les politiciens, le pays tout entier et les contribuables. Pouvons-nous vraiment nous permettre de ne pas faire cela et laisser le gouvernement fédéral s'engager à fond dans le transport des produits, non pas seulement dans le transport des produits céréaliers, mais dans un système de transport de premier ordre à partir de l'Ouest canadien?

Je voudrais dire également que vos remarques concernant le système proposé dans le rapport Gilson sont valables. Je demanderais à Bud d'en dire plus à ce sujet parce que je n'ai, pour ma part, pu assister qu'à une certaine partie des audiences Gilson. Je pense que ce qui intéresse vraiment les producteurs de grain, et cela se rapporte à du grain destiné au bétail, dans l'Ouest canadien, est la suivante: si la production animale (dans le cas où les signes de dérèglement seraient tels que la production animale commencerait à diminuer), les terres qui produisent actuellement du grain pour le bétail le produiraient pour l'exportation. On ne pourrait rien en faire d'autre, à moins que l'on ne favorise l'utilisation industrielle et la transformation du grain dans les Prairies.

J'ai donc indiqué dans notre mémoire, monsieur le président, que l'une des principales préoccupations des producteurs céréaliers ne peut qu'être la suivante: si ces douze millions de tonnes arrivent sur le marché, et si nous ne mettons pas en place la capacité nécessaire, le producteur céréalier exportant actuellement du grain perdra une certaine partie de ses avantages. Cela m'amène à votre question. Pouvons-nous nous permettre de ne pas intégrer cette capacité? Je ne crois pas que nous puissions adopter cette position. Je crois que nous devons nous assurer de cette capacité, quoiqu'il puisse arriver à ce projet de loi ou quelles que soient les lois adoptées. Je crois que c'est la responsabilité du gouvernement fédéral et la vôtre, vous qui nous représentez au gouvernement.

Le président: La balle est de retour dans votre camp, monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Eh bien, monsieur le président, je dirais qu'elle est de retour dans notre camp. Cette distinction est très claire, et je crois que c'est un défi que nous devons relever.

Ma question, monsieur le président, ne laissait pas entendre qu'il n'y avait pas place pour le gouvernement fédéral dans tout cela. Bien au contraire. Mais je crois que la plupart d'entre nous sommes conscients qu'il faut sûrement envisager de mettre un terme aux divers programmes spéciaux qui ont dû être mis sur pied de temps en temps (et ils atteignent des millions, en fait des milliards de dollars si l'on tient compte des nombreuses années pendant lesquelles ils ont existé), toujours

[Texte]

job done and look at the end result. I agree with Mr. Hehn's response entirely, and I thank him for it.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Hargrave. Mr. Tessier.

• 1120

M. Tessier: Merci, monsieur le président.

Le point de vue des producteurs du Québec, c'est que le gouvernement fédéral doit leur garantir l'équité. Cela veut dire que le gouvernement fédéral ne subventionne pas leur disparition. La question que l'on doit se poser c'est comment la diversité, la nécessaire diversité de l'Ouest ne forcera pas la disparition de production et de marchés actuellement réservés au Québec... Ce qui vous apparaît comme un changement de cap du gouvernement fédéral, il me semble que vous l'aviez pris pour acquis, à savoir que le rapport Gilson était un minimum et une base de négociation pour négocier les changements de l'Ouest.

Alors, nous, du Québec, nous avons refusé le rapport Gilson parce que nos producteurs nous ont dit que le gouvernement fédéral subventionnerait leur disparition s'il suivait les recommandations Gilson.

Et je pense que c'est là le point fondamental; c'est pour cela que j'ai personnellement accepté de venir passer 20 jours dans l'Ouest pour être vraiment rassuré sur cette réponse à la question: Comment rassurer le Québec? Et si vous réussissez à nous rassurer vous pouvez espérer qu'il y aura un changement de notre part parce que, effectivement, nous sommes prêts à rassurer le Québec, mais à condition que votre réponse soit claire, suffisante et vraie.

Mr. Hehn: Mr. Chairman, we would have difficulty giving Quebec those kinds of assurances. I think the bill itself in the final shape it takes has to reassure all farmers in Canada that there is equitable treatment, but equitable treatment given the fact that the laws of comparative advantage within our great dominion are allowed to operate freely. We will fight for that and we will fight for those principles. That is about all I can say on the subject, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Tessier.

M. Tessier: Monsieur le président, je pense que cette réponse est vraiment insuffisante pour nous. Je comprends et je veux pouvoir dire à nos amis de l'Ouest que, bien sûr, au Québec le consensus est plus facile à faire pour une raison très simple, c'est que les producteurs ne connaissent pas le mouvement du blé dans l'Ouest, ni ne connaissent toute la réalité et tous les aspects de la réalité dans l'Ouest. Notre rôle, à nous, c'est de tenter de percevoir tous les aspects de cette réalité dans l'Ouest et ça m'amène à la question suivante, parce que plus tôt j'ai cru entendre et comprendre que la position défendue par les organismes agricoles au Québec et même par le ministre de l'Agriculture était plutôt une position fabriquée par des fonctionnaires. Et là-dessus je serais d'accord pour dire

[Traduction]

avec l'aide du gouvernement fédéral, certainement, mais nous ferions mieux de nous mettre au travail et d'examiner le résultat final. Je suis entièrement d'accord avec la réponse de M. Hehn, et je l'en remercie.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Hargrave. Monsieur Tessier.

Mr. Tessier: Thank you, Mr. Chairman.

The producers in Quebec feel that the federal government must give them a guarantee of equity. In other words, the government must not grant subsidies which contribute to their extinction. The question we must ask ourselves is how the diversity, this necessary diversity of the western market, could be anything but harmful to the present markets and production rate in Quebec. What must seem to you to be a federal change of course seems to me to be something you had taken for granted, that is that the Gilson report was a minimum and a negotiation basis to help negotiate changes in the western markets.

Whereas here, in Quebec, we have not accepted the Gilson report because our producers told us that following the Gilson recommendations would mean that the federal government would be subsidizing their elimination from the market.

And I think that this is the main point. That is the reason why I personally accepted to spend 20 days in the western provinces to know exactly how to reassure Quebec on this matter. If you succeed in setting our minds at ease, you can count on a change in our perception of this question. If your answers are precise and straightforward, we will do all we can to reassure Quebec.

M. Hehn: Monsieur le président, il nous est difficile de rassurer le Québec sur ce point. Je pense que le projet de loi, dans sa forme définitive, vise à assurer que les exploitants agricoles du Canada sont traités de façon équitable, mais il faut tenir compte du fait que les principes relatifs aux avantages comparatifs à l'intérieur de notre vaste pays ne doivent pas être entravés. Nous ne le tolérerions pas et ferions tout en notre possible pour défendre ces principes. C'est à peu près tout ce que je peux dire à ce sujet, monsieur le président.

Le président: Monsieur Tessier.

Mr. Tessier: Mr. Chairman, I am afraid that such an answer does not satisfy us. I understand and want to be able to say to our western friends that naturally, in Quebec, it is easier to have a consensus of opinion on this subject for the simple reason that the producers are not familiar with the grain movement in the west nor with the realities of life in this part of the country and all its inherent aspects. It is our role to try and understand all these different aspects, and this brings us to the next question. Earlier on, I think something was said to the effect that the position defended by the agricultural associations in Quebec and even by the Minister of Agriculture was a position established by civil servants. On this point, I agree that evidently it is possible that the producers of Quebec chose

[Text]

que, évidemment, cette position des producteurs du Québec, on la leur a peut-être davantage suggérée. Elle est peut-être moins parfaitement partagée. Mais, et je reviens sur cette question que je trouve tout à fait fondamentale..., nous, pour pouvoir faire changer d'idée aux producteurs, nous devons être capables de pouvoir présenter d'une façon suffisamment complète votre position et pouvoir les rassurer. Et bien sûr, lorsque je parle de rassurer je ne parle pas de garantir, parce que ça m'apparaît impossible; nous autres aussi, nous devons avoir notre marge de manoeuvre et notre marge d'erreurs. À ce propos, je vous dis que je suis suffisamment réaliste pour pouvoir l'accepter; mais on doit absolument pouvoir retourner devant nos producteurs au Québec et pouvoir leur dire que la position de l'Ouest n'est pas la recherche de la disparition de toute l'agriculture au Québec.

Mr. Hehn: Mr. Chairman, this is exactly why, when the Gilson report and recommendations were released, we supported the thought or the notion or the idea of a phase-in. That is exactly why we said that when we reach the 50-50 level in 1985-86 let us have an objective look at where we are going. Let us see how all of the mechanisms are working, and if they are not working so that comparative advantage is realized, if they are working in a fashion that is creating some hurt to another section of our economy, then let us change the direction we are going in.

The government elected to bring in this bill, which has circumvented that avenue or that approach of allowing for a phase-in period, allowing for assessment and allowing for the unfolding of such complex issues as method of payment and just seeing how they will operate and how they will work and if indeed they do achieve the objective intended, which is not only the livestock grain interface but also, as Mr. Allen has mentioned, indeed the efficiency and the evolvement of the grain handling transportation network itself.

The Chairman: Mr. Allen, I guess you will have the final word.

Mr. Allen: I am not sure this is the final word because I have a feeling you are going to hear a great many more words about this subject than we have to present you.

The Chairman: I mean for your group, sir.

Mr. Allen: I wanted to augment on what Mr. Tessier had to say because I recognize an aura of goodwill about what he had to say.

I remember as a student a statement that Jean Lesage made, which was *Maîtres chez nous*. That is really what we want.

I think it is unfortunate that the policy position has been taken by Quebec farm organizations because it is much more difficult to reverse a position than it is to take one initially. I think it is well worth the Quebec committee members' while to go back to their farm people and discuss the subject with them again and explain the difficulties their position creates for us in western Canada, because without a change in that position we do not have *Maîtres chez nous*.

[Translation]

a position which was suggested to them. Maybe they are not perfectly united in opinion. However, I would like to go back to a matter which I consider essential... In order to succeed in changing the minds of our producers, we must be able to give them a sufficiently detailed description of your position which will help us to reassure them. Of course, when I use the word reassurance, I am not talking about guarantees, because it seems impossible to me to obtain any guarantees. We too must have room to manoeuvre as well as a margin of error. While on this subject, I can say that I am enough of a realist to accept your position, but we absolutely must be able to convince our producers in Quebec that the object of the western position is not to seek to destroy the agricultural competition in Quebec.

M. Hehn: Monsieur le président, c'est précisément pourquoi, une fois que le Rapport Gilson et les recommandations qu'il contient ont été diffusés, nous avons appuyé l'idée ou la notion d'une introduction progressive. C'est exactement la raison pour laquelle nous avons dit que lorsque le niveau 50-50 serait atteint en 1985-1986, nous pourrions alors avoir un aperçu objectif de la direction que nous avons prises. Permettez-nous de voir si tous les mécanismes fonctionnent bien, et s'ils ne fonctionnent pas de façon à tenir compte du principe des avantages comparatifs et nuisent à un autre secteur de notre économie, nous changerons alors de cap.

Le gouvernement a choisi de proposer ce projet de loi, ce qui ne nous permet pas de prévoir une période d'introduction graduelle et d'évaluer préalablement les questions complexes telles que la méthode de paiement, de surveiller le déroulement des étapes, d'analyser le fonctionnement des mécanismes et de déterminer s'ils contribuent à la réalisation des objectifs qui consistent non seulement à trouver un terrain d'entente relativement aux grains de province, mais aussi, comme M. Allen l'a mentionné, à assurer l'efficacité et l'amélioration du réseau même de transport et de manutention du grain.

Le président: Monsieur Allen, je crois que vous aurez le dernier mot.

M. Allen: Je ne suis pas certain que ce soit le dernier mot car j'ai l'impression qu'il y a encore beaucoup de choses à dire à ce sujet.

Le président: Je veux dire pour votre groupe, monsieur.

M. Allen: Je voudrais ajouter certaines choses relativement à ce que M. Tessier disait parce que je sens qu'il fait preuve de bonne volonté.

Je me rappelle une phrase dite par Jean Lesage lorsque j'étais étudiant, soit «*Maîtres chez nous*». C'est ce que nous voulons.

J'estime qu'il est malheureux que les associations agricoles du Québec aient adopté la position politique étant donné qu'il est beaucoup plus difficile de faire volte-face que de prendre position initialement. Je pense qu'il vaut la peine que les membres du Comité du Québec discutent de nouveau de la question avec les exploitants agricoles de leur province et leur expliquent les difficultés que leur position nous cause à nous,

[Texte]

The Chairman: Mr. Tessier.

M. Tessier: À ceci je voudrais simplement ajouter, et là-dessus je voudrais vérifier si notre compréhension vous semble correcte, que le projet de loi C-155 est pour nous une simple étape pour modifier une politique de transport à l'avantage de l'Ouest, mais pour tous les aspects de l'agriculture.

• 1130

Bien sûr que..., et cela d'ailleurs on l'a dit, et redit à nos producteurs du Québec, vous ne voulez pas que l'Ouest vienne faire des politiques chez nous, donc on n'a pas à aller faire des politiques dans l'Ouest ! Et c'est dans ce sens-là que nous, nous acceptons le projet de loi C-155 en disant que ce n'est qu'une étape dans une politique des transports qui redonnera à l'Ouest un instrument absolument essentiel pour pouvoir aller de l'avant et garantir son agriculture et son économie. Mais loin de nous l'idée de vouloir faire gouverner l'Ouest par des gens de l'Est et en particulier par ceux du Québec.

The Chairman: Mr. Hehn.

Mr. Hehn: Mr. Chairman, time is limited in terms of what you can do in the east now, but maybe what the east really needs is to go through the same sort of process that we went through in the west when we had the Gilson discussions because I think that was an exercise in statesmanship and an exercise that, although I did not attend all of the sessions, I shall never forget. I think people were frank; they were all there; and—I give Dr. Gilson's statement—they were all there challenged by the opportunity of being there and challenged with how indeed we would provide legislation that would create that first-class transportation system for the west and at the same time allow our western economy to mature and give eastern Canada the kinds of comfort they need to indeed assure them that whatever we did out here was not going to have a severe impact on their industry and on the industry they have built up, especially in the livestock area.

The Chairman: Thank you, Mr. Hehn. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Hehn, we have had representations from other organizations that do not grow grain—I think of the Exporters Association, the Industrial Traffic League, the Coal Association and the chemical producers—who cried on our shoulders. Your organization supports grain producers paying more for freight charges when there has not been any kind of proportional increase in grain prices to match those increased costs, while the Coal Association, for example, cried to us about their freight charges having gone up 300%, but coal prices had gone up five to six times.

Would it not be only fair and proper that if the grain producers are to pay more freight charges... ? Square one is the price they receive for their product. If they got five or six times more for their grain, like the Coal Association does for their coal, I am sure they would be happy to pay more freight charges.

[Traduction]

des provinces de l'Ouest. En effet, si le Québec ne modifie pas sa position, nous ne pouvons pas être «Maîtres chez nous».

Le président: Monsieur Tessier.

Mr. Tessier: I would simply like to add, and please correct me if I am wrong, that we consider Bill C-155 as a simple step in the modification of a transport policy to the advantage of the western provinces, but for all aspects of agriculture.

Of course... and besides we have already said and repeated to producers in Quebec, that you do not want western Canada to set up your politics, so do not interfere with theirs! Within that context, we approve of Bill C-155 asserting that it is only one of the steps leading to a policy concerning transportation which will equip western provinces with an absolutely essential tool allowing them to maintain and develop their economy and their agriculture. But we definitely do not want eastern people to govern western politics, especially people from Quebec.

Le président: Monsieur Hehn.

M. Hehn: Monsieur le président, l'Est dispose de peu de temps pour agir, mais peut-être qu'il devrait utiliser le même genre de processus qu'il a utilisé dans l'Ouest par le biais de la Commission Gilson car c'est là, selon moi, un bon exercice de politique et une expérience que je n'oublierai pas, même si je n'ai pas assisté à toutes les auditions. Les personnes présentes s'exprimaient avec franchise et tous les intéressés étaient présents; d'ailleurs, de l'avis même de M. Gilson, la possibilité de comparaître constitue un défi à relever et il souhaitait découvrir de quelle façon on pourrait rédiger une loi permettant de fournir le système de transport de première classe dans l'Ouest et, en même temps, assurer l'essor économique des provinces de l'Ouest tout en offrant à l'Est du Canada la garantie que les nouvelles mesures n'auraient pas d'incidence grave sur leur industrie, notamment dans le domaine de la production animale.

Le président: Merci, monsieur Hehn. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Monsieur Hehn, d'autres organismes qui ne produisent pas de grain, si je me rappelle bien, l'Association canadienne d'exportation, la Ligue canadienne du trafic industriel, l'Association charbonnière du Canada et les fabricants de produits chimiques, nous ont fait part de leur mécontentement. Nous appuyons les producteurs de grain qui paient davantage pour le transport même s'il n'y a eu aucune hausse proportionnelle des prix des grains, alors que l'Association charbonnière, par plaint d'une hausse de 300 p. 100 des coûts du transport et que le prix du charbon a quintuplé et presque sextuplé.

Ne serait-il pas équitable que les producteurs de grain qui paient des coûts de transport plus élevés... ? Mentionnons d'abord le prix qu'ils touchent pour leur produit. S'ils fixaient un prix de cinq à six fois supérieur au prix actuel pour leur grain, comme le fait l'Association charbonnière pour le

[Text]

How can you justify, for your own members, advocating that they pay more for freight charges in the kind of situation they are in on grain prices? How does that protect their interests?

Mr. Hehn: Mr. Benjamin, first of all I am not here to justify for my members; my members indicate to me what I am supposed to put forward on their behalf. So I think we should perhaps straighten that one out.

The other thing is that I did talk about opportunity; I did talk about the need for change; I talked about the need for capacity. Our members have indicated to us that indeed there is a need for change and investment in our rail system. They also indicated to us, if the government was committed, as we have indicated, to the terms that they have put forward, and if we were satisfied that we had guarantees in the legislation that the railways would indeed invest and would perform, and if farmers had some way of voicing their expression as to how the system evolves, that indeed our shareholders and our customers and our farmers would then support sharing a portion of those inflated costs, the costs from this point forward.

I think it is well worth noting, Mr. Benjamin, that even with the existing bill, if we did not export more than 31 million tonnes, if there was zero inflation, farmers would pay no more next year.

The Chairman: Mr. Hehn, with that I am going to thank you for your appearance here this morning. You can see the intense level of interest in your position and in your brief. In fact, it is so intense that if it continues we will finish the morning session at about 8.30 this evening.

I thank you for your appearance. I think the information you have given will be very valuable to the committee in our deliberations. Thank you very much, gentlemen.

Mr. Hehn: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I now call the witnesses from the Canola Crushers of Western Canada.

According to my schedule, the Canola Crushers are represented by Mr. John W.C. Smythe, Transportation Chairman, and Mr. Robert J. Broeska.

Mr. Smythe, would you like to introduce the rest of your colleagues and make a brief opening statement, please? I welcome you to the committee and we look forward to hearing your views.

Mr. John W.C. Smythe (Transportation Chairman, Canola Crushers of Western Canada): Thank you, Mr. Chairman.

My name is John Smythe; I am the Transportation Chairman for the Canola Crushers of Western Canada. Today I am representing the companies of Alberta Food Products, Canbra Foods Ltd., CPS Foods Ltd., Narp Processors Ltd. and United

[Translation]

charbon, je suis certain qu'ils consentiraient de bon gré à payer davantage pour le transport.

Comment pouvez-vous expliquer à vos membres qu'ils doivent payer davantage pour le transport au prix actuel du grain? Comment cela protège-t-il leurs intérêts?

M. Hehn: Monsieur Benjamin, je ne suis pas ici pour justifier le point de vue des membres, je ne suis que leur porte-parole. Je crois donc que nous devrions tenir compte de cet élément.

Par ailleurs, j'ai bel et bien parlé de possibilités; j'ai mentionné la nécessité de faire des changements et d'augmenter le rendement. Nos membres nous ont dit qu'il faut modifier notre réseau de chemin de fer et l'améliorer. Ils ont précisé que si le gouvernement s'engageait, comme nous l'avons indiqué, à prendre les mesures proposées, si le texte de loi contraignait les chemins de fer à investir et à augmenter leur rendement et que les exploitants agricoles puissent faire valoir leur point de vue sur l'évolution du système, nos actionnaires et nos clients, sans oublier les exploitants agricoles, seraient tout d'accord pour se partager dorénavant le coût de l'inflation.

Je crois qu'il importe de signaler, monsieur Benjamin, que même le projet de loi actuel ne prévoit pas d'augmentation du prix payé par les exploitants agricoles l'année prochaine, si nous n'exportons pas plus de 31 millions de tonnes, l'inflation étant nulle.

Le président: Monsieur Hehn, je vous remercie d'avoir témoigné devant nous ce matin. Vous avez sûrement remarqué le grand intérêt manifesté pour votre point de vue et votre mémoire. En fait, l'importance qu'on y accorde est telle que si nous poursuivons la session du matin se terminera à 20h30 ce soir.

Je vous remercie de votre témoignage. Je suis certain que les renseignements que vous nous avez donnés seront très utiles aux délibérations de notre Comité. Merci beaucoup, monsieur.

M. Hehn: Merci, monsieur le président.

Le président: J'appelle maintenant les témoins représentant des concasseurs de canola de l'Ouest du Canada.

D'après mes notes, ce sont MM. John W.C. Smythe, président du Conseil des transports et Robert J. Broeska, qui représente les concasseurs de canola.

Monsieur Smythe, auriez-vous l'obligeance de nous présenter vos collègues et de nous faire votre exposé d'introduction? Je vous souhaite la bienvenue, nous sommes impatients d'entendre vos commentaires.

M. John W.C. Smythe (président du Conseil des transports, Concasseurs de Canola de l'Ouest du Canada): Merci, monsieur le président.

Je m'appelle John Smythe, et suis président du Conseil des transports des concasseurs de canola de l'Ouest du Canada. Je représente aujourd'hui les entreprises suivantes: *L'Alberta Food Products*, la *Canbra Foods Ltd.*, la *CPS Food Ltd.*, La

[Texte]

Oil Seeds Products Ltd. Those companies make up the total membership of the Canola Crushers of Western Canada.

I will be presenting our brief today, and hopefully I will be able to answer all of your questions.

At this time I would like to introduce those who are with me. Accompanying me today are Mr. Bob Pinchin of Narp Processors; Mr. Bob Jiggins of Alberta Food Products; Mr. Marshall Rothstein, our legal adviser; Mr. Les Rankin of CSP Foods; Mr. David Harris of CSP Foods; Mrs. Barbara MacLean, a staff member of the Canola Crushers of Western Canada; and Mr. Broeska, Executive Director of the Canola Crushers of Western Canada.

I regret that Canbra Foods was unable to have a representative here today, but I can tell you that I am authorized to speak on their behalf and they support our brief.

I will just move into our short introductory statement. It will take me about 10 minutes.

The submission of the Canola Crushers of Western Canada deals with various aspects of Bill C-155 and other consequential and related provisions, especially as they affect processors of grain.

The fact that processor issues are of lower profile than those directly affecting primary producers should not suggest that they are unimportant. The majority of the crushing industry is owned directly by producers, or indirectly by producers through the grain co-operatives. The farm organizations are very capable of representing producers on the direct issues in this bill affecting them. We will therefore limit our comments to those issues that affect the processing side.

Issues of transportation policy in Canada are not only economic in nature but more importantly address the questions of regional disparity. The ultimate goal of transportation policies has been to maximize and equalize opportunities and benefits for all Canadians in all regions of the country. The western crushers are gratified that Bill C-155 includes canola oil and meal and accords parity by treating canola oil and meal in exactly the same manner as canola seed with respect to both the line-haul rates and the provision of equipment in the western division.

The issue of most critical concern to the western crushers is the proposed elimination of eastern minimum compensatory rates for canola oil and meal and their replacement with rates set unilaterally by the railways. This is consequential to the enactment of Bill C-155. Your committee is the only forum which we now have to address this.

Government initiatives have been necessary to ameliorate regional disadvantages and equalize regional opportunities. Minimum compensatory rates east of Thunder Bay were a symbolic and tangible initiative by the federal government to ensure the viability of canola processing in the west. The purpose was to promote industrial development in a region

[Traduction]

Narp Processors Ltd., et l'*United Oil Seeds Products Ltd.*, concasseurs de canola de l'Ouest du Canada.

Je vais donc vous présenter notre mémoire et j'espère pouvoir répondre à toutes vos questions.

Permettez-moi d'abord de présenter les personnes qui m'accompagnent: M. Bob Pinchin de la *Narp Processors*; M. Bob Jiggins de l'*Alberta Food Products*; M. Marshall Rothstein, notre conseiller juridique; M. Les Rankin de la *CSP Foods*; M. David Harris de la *CSP Foods*; M^{me} Barbara MacLean, cadre des concasseurs de canola de l'Ouest du Canada et M. Broeska, directeur exécutif des concasseurs de l'Ouest du Canada.

La *Canbra Foods Ltd.*, n'a malheureusement pas de représentant aujourd'hui, mais je puis parler en son nom. D'ailleurs elle appuie notre mémoire.

Je passe donc à notre exposé d'introduction d'environ 10 minutes.

L'exposé des concasseurs de canola de l'Ouest du Canada porte sur divers aspects du projet de loi C-155 et d'autres dispositions connexes, particulièrement celles qui ont une incidence sur les entreprises de conditionnement des grains.

Les problèmes de ces entreprises sont moins retentissants que ceux des producteurs. Mais ils ne sont pas pour autant négligeables. Les producteurs possèdent, directement ou indirectement, par l'intermédiaire des coopératives céréalières, la plupart des entreprises de concassage. Les organismes représentant les exploiters agricoles sont bien placés pour faire valoir le point de vue des producteurs en ce qui a trait aux répercussions de ce projet de loi en ce qui les concerne. Nous limiterons donc nos commentaires aux problèmes liés au conditionnement.

Les questions relatives à la politique des transports au Canada sont d'ordre économique, mais touchent également le problème des disparités régionales. La politique en matière de transport avait pour objectif ultime de répartir également les possibilités et les avantages entre tous les Canadiens, quelles que soient leurs régions de résidence. Les concasseurs de l'Ouest se réjouissent du fait que le projet de loi C-155 s'intéresse au problème de l'huile et de la farine de canola et accorde la parité à ces denrées en les mettant sur un pied d'égalité avec les graines de canola pour ce qui a trait à la tarification du transport de longue distance et aux dispositions relatives à l'équipement dans l'Ouest.

La question qui préoccupe le plus les concasseurs de l'Ouest est celle de la suppression des tarifs compensatoires minimaux accordés dans l'Est pour l'huile et la farine de canola et leur remplacement par des taux fixés unilatéralement par les chemins de fer suivant la promulgation du projet de loi C-155. Votre Comité est donc la seule tribune dont nous disposons.

Il a fallu l'intervention du gouvernement pour rétablir les disparités régionales pour rétablir l'équilibre des possibilités entre les régions. Les taux compensatoires minimaux accordés à l'Est de Thunder Bay constituaient une initiative symbolique et tangible du gouvernement fédéral en vue d'assurer la survie de l'industrie du conditionnement du canola dans l'Ouest.

[Text]

almost devoid of such development by assisting to the extent possible western crushers in gaining access to eastern Canadian and foreign markets.

Eastern minimum compensatory rates have allowed the western crushers to share the eastern Canadian market and some access to export markets through eastern Canadian ports. The western crushers shipped 55% of their products utilizing these minimum compensatory rates east of Thunder Bay in 1982. That was about 440,000 tonnes with an estimated value of about \$168 million.

It is undeniable that there has been a tremendous expansion of western-grown canola seed crushing in eastern Canada. That growth occurred at a time when western crushers had minimum compensatory rates. Western crushers are already in a disadvantageous competitive position, and anything that deteriorates the position of the western crushers will worsen this position.

This investment in crushing in western Canada has been put in place on the expectation of having markets east of Thunder Bay as a base market and promises of enhanced access to export markets through the parity provisions which are now reflected in Bill C-155. We now find that our rules affecting our base markets east of Thunder Bay are being changed in midstream.

The western crushers object to commercial rates east of Thunder Bay for the following reasons:

1. Obviously, our rates will increase. A greater disparity will be created between the cost of moving seed and the cost of moving products to eastern Canadian markets and ports.
2. In the absence of minimum compensatory rates more crushing facilities will be established in eastern Canada. Even with minimum compensatory rates, major crushing facilities have been established in Hamilton and Windsor to crush western-grown canola seed. Commercial rates on canola products from Thunder Bay to eastern Canadian markets will act as a tariff barrier for closing both major markets to the western crushers, but making them available for the expansion of the eastern canola crushing industry.
3. The railways can and will extract from western crushers the benefits of parity to Thunder Bay in setting commercial rates east of Thunder Bay. Parity in the western region should not be eroded by permitting commercial rates east of Thunder Bay.
4. Commercial rates east of Thunder Bay give the railways the power to determine to what eastern markets the western crushers may have access. The western crushers do not accept that in principle they should have that power.
5. We have to realize that distortions exist throughout the transportation system in Canada, eastern crushers having access to the Seaway system. There is no justification for subjecting western crushers to monopoly-set rates covering the full, unsubsidized costs of rail transportation east of Thunder Bay.

[Translation]

Cette mesure visait à encourager l'essor industriel dans une région défavorisée en facilitant le plus possible l'accès des concasseurs de l'Ouest aux marchés de l'Est du Canada et de l'étranger.

Les taux compensatoires minimaux de l'Est ont permis aux concasseurs de l'Ouest de s'approprier une partie du marché de l'Est du Canada et des marchés étrangers par le biais des ports de l'Est du pays. En 1982, les concasseurs de l'Ouest ont expédié 55 p. 100 de leurs produits au taux compensatoire minimum en vigueur à l'Est de Thunder Bay. Cela représentait 440 000 tonnes et une valeur d'environ 168 millions de dollars.

Il est indéniable que le concassage des graines de canola produite dans l'Ouest a connu un essor considérable dans l'Est du Canada. Cet essor est survenu à un moment où les taux compensatoires minimaux étaient en vigueur. Les concasseurs ne peuvent pas soutenir la concurrence et toute mesure qui leur nuirait aggraverait la situation.

Les investissements faits dans l'industrie du concassage de l'Ouest du Canada se fondaient sur l'espoir d'une expansion des marchés à l'Est de Thunder Bay et de l'accès possible aux marchés d'exportation, grâce aux dispositions relatives à la parité contenues dans le projet de loi C-155. Or, nous estimons que les règles régissant l'expansion de notre marché à l'Est de Thunder Bay ont été modifiées en cours de route.

Les concasseurs de l'Ouest s'opposent à la tarification commerciale à l'est de Thunder Bay pour les raisons suivantes:

1. De toute évidence, nos taux augmenteront, tout comme l'écart entre le coût de transport des grains et celui des produits vers les marchés et les ports de l'est du Canada.
2. En l'absence de taux compensatoire minimum, de nouvelles installations de concassage s'établiront dans l'est du Canada. Ces taux n'ont pas empêché d'importantes entreprises de concassage d'être mises sur pied à Hamilton et à Windsor pour traiter les graines de canola produites dans l'Ouest. Les tarifs commerciaux des produits du canola pour les marchés situés à l'Est de Thunder Bay serviront de barrière tarifaire excluant les concasseurs de l'Ouest des principaux marchés mais en faciliteront l'accès aux concasseurs de canola de l'Est du Canada.
3. Les compagnies de chemins de fer peuvent tirer de l'industrie du broyage de l'Ouest les avantages de la parité jusqu'à Thunder Bay en fixant les tarifs commerciaux à l'Est de Thunder Bay. Or, il ne faut pas éroder la parité dans l'Ouest en autorisant des tarifs commerciaux à l'Est de Thunder Bay.
4. Des tarifs commerciaux à l'est de Thunder Bay donnent aux compagnies de chemins de fer le pouvoir de décider à quels marchés de l'Est l'industrie du broyage de l'Ouest a accès. Les broyeurs de l'Ouest n'acceptent pas qu'elles détiennent en principe ce pouvoir.
5. Nous devons nous rendre compte que des distorsions existent dans tout le réseau des transports du Canada, car les broyeurs de l'Est ont accès à la voie maritime. Rien ne justifie le fait que les broyeurs de l'Ouest soient soumis à des tarifs de monopole équivalant au coût total non subventionné du transport ferroviaire à l'Est de Thunder Bay.

[Texte]

6. Canadian Pacific Limited is a substantial owner of a canola crushing plant in eastern Canada which competes with us. It is unfair and unreasonable that such a competitor should have the power to set our rates and determine in what markets we may compete with it.

• 1140

Impeding our access to eastern Canadian markets and eastern ports by allowing commercial rates east of Thunder Bay will leave us with three alternatives:

1. Some plants may shut down;
2. We may operate at even more inefficient and uneconomic levels;
3. We may have to seek the additional volume in the export market.

Now, we know that the first two alternatives are unreasonable. The third alternative, seeking that volume in the export market, we do not think is that economic, realistically. We think that industry should have a stable domestic market as a base to move into export markets. We all know that export markets are more volatile, with higher risk and lower returns relative to domestic markets. Foreign markets carry risks of foreign exchange fluctuations, credit-worthiness. Tariff and non-tariff barriers impede access to foreign markets. Loss of minimum compensatory rates will impede access to existing export markets now served through eastern Canadian ports.

The industry had anticipated that the parity provided by Bill C-155 would help to increase its volume through-put to economic levels by improving access to export markets. We note that the government's policy throughout the transportation issue has been to enhance value-added processing in western Canada.

We thought we would get some enhancement. We thought that Bill C-155 would provide additional volume. But if markets east of Thunder Bay and export markets through eastern ports are lost to us because of commercial rates, then any new export sales because of Bill C-155 will simply, at best, replace lost markets east of Thunder Bay.

There are two processors from eastern Canada and five from western Canada presently serving the market east of Thunder Bay. If our access is impeded to that market, then eastern consumers will be denied the competition of five out of seven suppliers.

The western crushers ask this committee to recommend to Parliament that Cabinet be advised that Order in Council PC1976-894 should continue in effect to the extent and as the means by which minimum compensatory rates east of Thunder Bay would be retained.

[Traduction]

6. Le Canadien Pacifique Limitée dans l'Est du Canada, une bonne partie des actions d'une usine de broyage de Canola qui nous fait concurrence. Il est injuste et déraisonnable qu'un tel compétiteur ait le pouvoir de fixer nos tarifs et de décider sur quels marchés nous pouvons lui faire concurrence.

Nous bloquer l'accès aux marchés de l'Est du Canada et aux ports de l'Est en permettant l'établissement de tarifs commerciaux à l'est de Thunder Bay nous limite trois choix:

- premièrement certaines usines pourraient fermer leurs portes;
- deuxièmement notre industrie pourrait fonctionner à des niveaux encore moins efficaces et moins économiques
- troisièmement nous pourrions être forcés de compenser en nous tournant vers le marché d'exportation.

Nous savons que les deux premières solutions sont déraisonnables. Quant à la troisième—nous tourner vers le marché d'exportation—nous ne pensons pas que, d'un point de vue réaliste, elle soit économique. Nous croyons qu'une industrie doit avoir comme base un marché intérieur stable, avant de se tourner vers les marchés d'exportation. Nous savons tous que ces marchés sont plus volatils, que les risques y sont plus élevés et le rendement plus faible., en comparaison avec les marchés intérieurs. Les marchés étranger comportent des risques: fluctuation des devises, solvabilité. Les barrières tarifaires et non-tarifaires limitent l'accès aux marchés étrangers. La perte des taux compensatoires minimaux limiterait l'accès aux marchés d'exportation actuellement desservis par les ports de l'Est.

Nous, de l'industrie, avons espéré que la parité prévue dans le projet de loi C-155 nous aiderait à rendre économique notre production en favorisant l'accès aux marchés d'exportation. Nous notons que, dans toute la question du transport, la politique du gouvernement est d'accroître la valeur ajoutée par le conditionnement dans l'Ouest canadien.

Nous espérons obtenir une hausse. Nous pensions que dans le projet de loi C-155, un volume additionnel serait prévu. Mais, si nous perdons les marchés à l'est de Thunder Bay et les marchés d'exportation desservis par les ports de l'Est à cause des tarifs commerciaux, alors, dans le meilleur des cas, les nouvelles ventes à l'exportation consécutives au projet de loi C-155 remplaceront simplement les marchés perdus à l'est de Thunder Bay.

En ce moment, deux conditionneurs de l'Est du Canada et cinq de l'Ouest approvisionnent le marché à l'Est de Thunder Bay. Si nous n'avons plus accès à ce marché, les consommateurs de l'Est ne pourront plus choisir d'entre deux fournisseurs au lieu de sept.

Les broyeurs de l'Ouest demandent à ce Comité de faire au Parlement la recommandation suivante: Que le Cabinet soit avisé que le décret No CP1976-894 doit rester en vigueur, de façon à maintenir les taux compensatoires minimaux à l'Est de Thunder Bay.

[Text]

Alternatively, we ask that Bill C-155 be amended to provide for the retention of minimum compensatory rates east of Thunder Bay.

I will now go on to other issues we have included in our brief. Bill C-155 provides for mileage credits for shipper-supplied tank cars. That is included in the cost calculations. Unfortunately, the wording of the bill does not explicitly state that. We think that should be looked at.

Rates to Vancouver and Thunder Bay for furtherance to the United States: There are markets in the United States that can be served by shipping at the statutory rate to Vancouver and Thunder Bay. That is provided for in the bill. But what we are saying is, again, the bill should be clarified and the word "export" should be defined as "any destination outside of Canada."

Movements in bulk or otherwise: Again, a clarification point. The list of products and grains to be transported at the statutory rate . . . whether it is in bulk or any other form of container is not specified and we think that it should say, "bulk" or any other form of container.

Ancillary charges: Again, another issue affecting processors. Ancillary charges, we believe, should be statutory and should be calculated in a way that is consistent with the calculation of the line-haul rates. The total charge for moving grain or grain products must be in keeping with the overall intent of the statute: that shippers are given full protection of legislation. We believe that deliberate loopholes should not be permitted in the total rate structure.

Rates on cars other than boxcars, hopper cars and shipper-supplied cars: The rates for the movement of grain and grain products in appropriate types of equipment should be the same. If new or different car types are more appropriate, their use should not be discouraged by the assessment of higher rates. This provision in the bill is, I think, opposed to the single rate-setting mechanism that is used.

Joint line rates: Again, western grain and products should be transported only at single line rate levels. Identifying costs with particular movements is inconsistent with the cost-setting rate scheme in the bill. We can see that exports of processed products from the port of Prince Rupert, for example, would be limited from any origin on a CP line if joint line rates exist.

Performance objectives: We think that the bill does not go far enough in limiting performance objectives to tonnage. That is not an effective performance criterion for a processor. We supply cars to the railway for movement. Much has been said about effective car turnaround, and of course if cars are not turned around it adds to the cost. We are saying that when we supply cars to the railway there should be provisions in the bill where they will ensure that they give us effective turnaround of our cars. This is a two-way street.

[Translation]

Où encore, nous demandons l'amendement du projet de loi C-155 de façon à maintenir les taux compensatoires minimaux à l'est de Thunder Bay.

J'aborderai maintenant les autres points de notre mémoire. Le projet de loi C-155 prévoit des crédits de parcours pour les wagons-citernes fournis par les expéditeurs. Ceci est inclus dans le calcul des coûts. Malheureusement, il n'en est pas question de façon explicite dans le projet de loi. Nous pensons qu'il faut y voir.

Les tarifs vers Vancouver et Thunder Bay pour le transport de marchandises des États-Unis: il y a des marchés américains approvisionnés par l'expédition des marchandises à Vancouver et à Thunder Bay au tarif réglementaire. Ceci est prévu dans le projet de loi. Mais ici encore, la formulation du projet de loi doit être plus claire et le mot «exportation» doit être défini comme «toute destination en dehors du Canada».

Mouvements des marchandises en vrac ou autrement: De nouveau, un point à clarifier. La liste des produits et des grains à transporter au tarif réglementaire, qu'ils soient en vrac ou sous toute autre forme, n'est pas précisée, et nous croyons qu'il faudrait dire: «en vrac» ou sous toute autre forme.

Frais accessoires: il s'agit encore d'une autre question concernant les conditionneurs. Nous sommes d'avis que les frais accessoires devraient être réglementaires et calculés de façon à tenir compte du calcul du tarif des transports sur grande distance. Le coût total du mouvement du grain ou des produits du grain doit être conforme à l'esprit de la loi: soit, que la loi protège parfaitement les expéditeurs. Nous croyons qu'il ne faut pas tolérer d'échappatoires délibérés dans structure globale des tarifs.

Taux sur les wagons sauf les wagons couverts, les wagons-trémies et les wagons fournis par l'expéditeur: les taux pour le mouvement des grains et des produits du grain dans les types de wagons appropriés doivent être les mêmes. Si des types de wagons nouveaux ou différents conviennent davantage, il ne faut pas décourager leur utilisation par l'établissement de taux plus élevés. Dans le projet de loi, cette disposition contredit, je crois, le mécanisme du taux unique qui est utilisé.

Taux de lignes connointes: ici encore, le grain et les produits de l'Ouest devraient être transportés seulement au taux de lignes uniques. Identifier les coûts aux mouvements particuliers est conforme au barème fixé dans le projet de loi. Nous pouvons voir que les exportations de produits conditionnés en provenance de Prince-Rupert, par exemple, seraient limitées à n'importe quel endroit de la ligne du CP, si les taux de lignes conjoints étaient en vigueur.

Objectifs de rendement: Nous croyons que le projet de loi ne va pas assez loin en limitant les objectifs de rendement au tonnage. Pour un conditionneur, ce n'est pas un objectif de rendement efficace. Nous fournissons des wagons à la compagnie de chemin de fer pour le mouvement des produits. On a beaucoup discuté du mouvement efficace des wagons et, bien entendu, si le mouvement des wagons est restreint, cela ajoute au coût. Nous affirmons que, lorsque nous fournissons des wagons à la compagnie de chemin de fer, il devrait y avoir dans le projet de loi des dispositions obligeant les compagnies à

[Texte]

Railway costing: The costings review to be carried out by the CTC in 1986 will be the appropriate time to re-address costing issues, but we believe that the CTC should have reasonable discretion and all interested parties should be able to be heard.

The legislation appears to confer that jurisdiction on the CTC, except in the respect of determining cost of capital. We do not think there is any need to fetter the commission's discretion in respect of setting cost of capital. It is like any other operating cost.

The last point, incorporation by reference of other legislation: Except in the case of inconsistency, we believe that provisions of the National Transportation Act and the Railway Act should apply to the transportation of western grain and grain products. Some clauses in the bill seem to specify some, or limit. But the provisions of the Railway Act and the National Transportation Act reflect Canada's transportation in a broad nature as they apply across the country and to all commodities. We think those should be equally applicable to grain, unless they are inconsistent with specific provisions in Bill C-155.

That is the end of my presentation, Mr. Chairman. I would be pleased to answer your questions.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Thank you, Mr. Smythe. Our first questioner will be Mr. Mazankowski, followed by Mr. Reid. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Smythe, welcome and welcome to your associates.

Your brief essentially points out that while you have achieved parity in the treatment of canola seed and canola oil and meal, you have lost any advantage that accrued therefrom, inasmuch as you are losing the MCRs or the minimum compensatory rate.

• 1150

I wonder if you can isolate an example for us as committee members to try to give us an accurate reflection of what that means in real terms and in terms of the freight rate. If you have a piece of documentation that would serve that purpose, perhaps that might be just as well; but if you can summarize it briefly I have a number of other questions that could be based on that.

Mr. Smythe: Perhaps I can answer that. To maybe describe it a little more fully, under the provisions of the bill canola oil and meal will be accorded parity. It will move at the same rate as grain on the portion of the haul up to Thunder Bay, but the related provisions are that for the movement beyond Thunder Bay the existing minimum compensatory rate structure will be replaced by a commercial rate structure.

First, I want to make a couple of comments on minimum compensatory rates, if I might, to explain. A minimum

[Traduction]

nous assurer un mouvement efficace de nos wagons. C'est donnant donnant.

Coûts des chemins de fer: lorsque la CCT entreprendra, en 1986, l'étude des coûts, ce sera le moment approprié pour rediscuter de ces questions, mais nous croyons que la CCT devrait avoir assez de latitude et que toutes les parties intéressées devraient être entendues.

Il appert que la loi accorde ce mandat à la CCT, sauf pour ce qui est de l'établissement du coût du capital. Nous ne croyons pas utile d'entraver la liberté de la Commission sur ce point. C'est comme n'importe quel autre coût d'exploitation.

Dernier point, incorporation par référence à d'autres lois: sauf en cas de contradiction, nous croyons que les dispositions de la Loi nationale sur les transports et de la Loi sur les chemins de fer doivent s'appliquer au transport des grains et des produits du grain de l'Ouest. Certains articles du projet de loi en précisent ou en limitent quelques-uns. Mais les dispositions de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi nationale sur les transports reflètent la nature complexe du transport au Canada, car elles s'appliquent à tout le pays et à toutes les marchandises. Nous pensons qu'elles devraient également s'appliquer au grain, à moins qu'elles ne soient en contradiction avec des dispositions particulières du projet de loi C-155.

C'est la fin de mon exposé, monsieur le président. Je serai heureux de répondre à vos questions.

Le président suppléant (M. Epp): Merci, monsieur Smythe. La première question sera posée par M. Mazankowski et il sera suivi par M. Reid. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Smythe, je vous souhaite la bienvenue, à vous et à vos associés.

Dans votre mémoire, Vous soulignez surtout que, ben que vous ayez obtenu la parité dans les conditionnements de la graine, de l'huile et de la farine de Canola, vous avez perdu tout avantage provenant de cette parité, dans la mesure où vous perdez le TCM ou taux compensatoire minimal.

Je me demande si vous ne pourriez pas donner un exemple aux membres du Comité, pour que nous ayons une idée exacte de ce que cela signifie concrètement et du point de vue du taux du transport des marchandises. Si vous avez un document dans lequel le processus est expliqué, cela pourrait peut-être suffire; mais si vous pouviez nous résumer brièvement la situation, j'aurais quelques autres questions à poser à partir de là.

M. Smythe: Je peux peut-être répondre à cette question. Pour décrire la situation de façon un peu plus approfondie, disons que le projet de loi prévoit que l'huile et la farine de colza Canola obtiendront la parité. Elles seront transportées au même taux que le grain jusqu'à Thunder Bay, mais les dispositions connexes prévoient que, pour le transport après Thunder Bay, on remplacera la structure actuelle du taux compensatoire minimal par un taux commercial.

Si vous me le permettez, j'aimerais tout d'abord donner quelques explications sur les taux compensatoires minimaux.

[Text]

compensatory rate is the lowest compensatory rate that can be accorded under law, contrary to, I think, some opinions that the railways do not lose money at minimum compensatory rates. Sometimes we are fooled by economists' jargon when we start talking about railway costing terminology. Minimum compensatory rates cover 100% of the long run variable costs, but long run variable costs also include return on equity, and for us lay people that means profit.

The other, I think, important point about minimum compensatory rates is that they are adjusted annually to reflect railway increased inflationary costs.

Mr. Mazankowski: So, just for clarification, you are saying that a minimum compensatory rate must exceed the long run variable cost, which includes a provision for profit.

Mr. Smythe: That is correct.

For the impact of this we will use 1982 as an example. The value to the crushing industry in western Canada of the parity provisions of Bill C-155 in 1982—that is, in the western division . . . would have been \$6.9 million. However, we find, if we use an estimate of the increased cost of commercial rates applying east of Thunder Bay, that the cost of that is \$8.8 million.

I think it is quite realistic that we could come out of this whole process \$2 million worse off, or at best even, which is entirely contrary to the proposal that we in western Canada were faced with, considering transportation change that value-added processing, particularly the crushing industry, would be enhanced.

In calculating the commercial rates east of Thunder Bay we have used existing sunflower rates. They are commercial. We think they are a relevant example.

Mr. Mazankowski: I guess the central issue we must then address is simply where our canola will be crushed . . . in western Canada or in Ontario. I guess I am fair in making that statement. I am wondering whether you view it that way.

Having said that, and having regard to what you have just pointed out, indicating that you would be \$2 million worse off, I have a study before me commissioned by the Ministry of Transport and compiled by Mr. D.R. Allen, entitled *Oil Seed Products Minimum Compensatory Rate Review Group*, and they point out that the changes contained in Bill C-155 will tend, for most western crushing plants, to more than offset the negative impact of the termination of MCRs. They go on further to say that the cost of moving oil and meal from the west appears to be significantly lower than transporting

[Translation]

Un taux compensatoire minimal est le taux compensatoire le plus bas qui puisse être accordé en vertu de la loi et il n'est donc pas vrai, comme certains le pensent, je crois, que les compagnies de chemins de fer ne perdent pas d'argent avec ces taux. Nous sommes parfois bernés par le jargon des économistes lorsque nous parlons de l'établissement des coûts des compagnies de chemins de fer. Les taux compensatoires minimaux couvrent la totalité des coûts variables à long terme, mais dans ces coûts est également englobé le rendement des capitaux propres, c'est-à-dire pour nous, profanes, le profit.

Je crois que l'autre élément important au sujet des taux compensatoires minimaux est le fait qu'ils sont ajustés chaque année pour tenir compte de la hausse des coûts que doivent assumer les compagnies de chemins de fer en raison de l'inflation.

M. Mazankowski: Donc, si je comprends bien, vous dites que le taux compensatoire minimal doit être supérieur aux coûts variables à long terme, qui englobent les profits.

M. Smythe: C'est exact.

Aux fins qui nous intéressent, nous prendrons 1982 à titre d'exemple. En 1982, les dispositions sur la parité contenues dans le projet de loi C-155 auraient coûté à l'industrie du broyage de l'ouest du Canada . . . c'est-à-dire la division de l'Ouest . . . 6,9 millions de dollars. Toutefois, un calcul approximatif de l'augmentation des coûts due à l'application de taux commerciaux pour le transport à l'est de Thunder Bay nous permet de constater que les coûts auraient plutôt été de l'ordre de 8,8 millions de dollars.

Je crois qu'il est tout à fait réaliste de penser qu'au bout du compte nous pourrions être appauvris de 2 millions de dollars ou, au mieux, nous en tirer sans profit ni perte, ce qui va tout à fait à l'encontre de la proposition qui nous était faite dans l'Ouest, à savoir que ces changements dans le transport, particulièrement pour l'industrie du broyage, augmenterait la valeur ajoutée des produits conditionnés.

Pour le calcul des taux commerciaux du transport à l'est de Thunder Bay, nous avons utilisé les taux actuellement en vigueur pour les graines de tournesol. Puisque ces taux sont commerciaux, nous estimons qu'ils constituent un exemple pertinent.

M. Mazankowski: Je suppose donc que la décision capitale que nous devons prendre porte simplement sur l'endroit où seront broyées nos graines de colza Canola, à savoir dans l'ouest du Canada ou en Ontario. Et je suppose que je suis juste en faisant pareille déclaration. Je me demande si vous voyez les choses de la même façon.

Cela dit, et compte tenu de ce que vous venez de souligner, à savoir que cela vous coûterait 2 millions de dollars de plus, j'aimerais vous parler ici d'une étude que j'ai en main, qui a été faite à la demande du ministre des Transports et rédigée par M. D.R. Allen. Donc, dans cette étude intitulée *Oil Seed Products Minimum Compensatory Rate Review Group*, il est souligné que les changements proposés dans le projet de loi C-155 feront plus que compenser les coûts dus à la suppression des taux compensatoires minimaux dans la plupart des industries du broyage de l'Ouest. On mentionne par ailleurs,

[Texte]

western canola seed for crushing in Ontario and supplying products to eastern markets. You have a study here that seems to contradict what you are stating before the committee, Mr. Smythe.

Mr. Smythe: Mr. Mazankowski, that study was done and was commissioned by the transport committee. We made the decision not to participate in that, and I think it was the right one. We could hardly be expected to participate in a study that set out to see how fast commercial rates should be established when we did not agree with the principle of commercial rates in the beginning.

Mr. Mazankowski: Excuse me. Were you invited to participate?

Mr. Smythe: Yes, we were.

Mr. Mazankowski: Why did you not participate in it? Did you have another avenue that you preferred, like the CTC? I suspect that you would have rather seen the CTC do this.

Mr. Smythe: I think the basic reason why we did not participate was this. We were invited to participate after the February 1, 1983, policy statement. That policy statement said that in principle commercial rates east of Thunder Bay will apply but there may be some phasing in subject to a study. I can only repeat that we could hardly be expected to participate in a study about phasing when we did not agree with the principle that it should be implemented.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, might I ask Mr. Smythe...? I suspect that he has copy of the Allen study in hand, and I suspect that he would have a summary of his association's views on the subject and arguments for and against the conclusions and the recommendations of the Allen study. I am wondering, if Mr. Smythe has that information available, whether we might not have it tabled and appended to the proceedings. I do not want to go into details, but there are obviously some differences of opinion and perhaps it might be valuable for the benefit of the committee.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Mr. Smythe, do you have that study and your response to it?

Mr. Smythe: Yes, Mr. Chairman. We have done some review of that study and we have some comments. I would be pleased to provide that to the committee before you leave Winnipeg.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Mr. Smythe, would those comments be in a form such that you could present them to the committee, say, today by the end of the hearings? Is that a valid request?

[Traduction]

dans ce rapport, qu'il semble coûter beaucoup moins cher de transporter l'huile et la farine de l'Ouest que de transporter les graines de colza Canola pour les faire broyer en Ontario et approvisionner les marchés de l'Est. Cette étude semble donc contredire les déclarations que vous avez faites au Comité, monsieur Smythe.

M. Smythe: Monsieur Mazankowski, cette étude a été réclamée et effectuée par le comité des transports. Nous avons décidé de ne pas participer à cette étude et je crois que c'était la bonne décision à prendre. On peut difficilement s'attendre que nous participions à une étude dont l'objectif est de déterminer à quel rythme devraient être implantés les taux commerciaux quand nous sommes contre le principe même d'avoir des taux commerciaux.

M. Mazankowski: Excusez-moi; aviez-vous été invités à participer?

M. Smythe: Oui, on nous l'avait demandé.

M. Mazankowski: Pourquoi avez-vous refusé? Aviez-vous une autre possibilité qui vous intéressait davantage, comme, par exemple, la Commission canadienne des transports? J'imagine que vous auriez sans doute préféré que ce soit la CCT qui s'occupe de cela.

M. Smythe: Je crois que la principale raison pour laquelle nous n'avons pas participé est celle que je viens de mentionner. Nous avons été invités à participer après le 1^{er} février 1983, donc après que la politique avait été formulée. D'après cette déclaration de principe, théoriquement, les taux commerciaux devaient s'appliquer à l'est de Thunder Bay, mais il se pouvait que cela se fasse progressivement et on allait se pencher sur la question. Je ne peux que répéter qu'on pouvait difficilement s'attendre qu'on participe à une étude sur la mise en place progressive de ce système quand nous n'étions même pas d'accord avec le principe des taux commerciaux.

M. Mazankowski: Monsieur le président, pourrais-je demander à M. Smythe...? J'imagine qu'il a en main une copie de l'étude Allen et qu'il pourrait nous résumer les points de vue des membres de son association sur la question, ainsi que les arguments pour et contre les conclusions et les recommandations énoncées dans l'étude. Si M. Smythe dispose de ces renseignements, je me demande si nous ne pourrions pas les faire déposer et annexer au procès-verbal. Je ne veux pas entrer dans les détails, mais il y a manifestement des divergences d'opinions et il serait peut-être bon que le Comité les connaisse.

Le président suppléant (M. Epp): Monsieur Smythe, avez-vous cette étude en main et des observations à faire?

M. Smythe: Oui, monsieur le président. Nous avons examiné cette étude et avons formulé certains commentaires et il me ferait plaisir de les communiquer au Comité avant qu'il ne quitte Winnipeg.

Le président suppléant (M. Epp): Monsieur Smythe, ces commentaires sont-ils rédigés de façon à ce que vous puissiez les présenter au Comité, disons par exemple à la fin des audiences d'aujourd'hui? Serait-ce une demande raisonnable?

[Text]

Mr. Smythe: I think we could get them to you this afternoon, yes.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Thank you, Mr. Smythe. The committee members can then look at the appending of that material, if that is acceptable.

Some hon. Members: Agreed.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Thank you.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: One further bit of information I am wondering if you might be able to give the committee, either verbally or in the form of a document, Mr. Smythe, is the growth in the crushing industry or some historical evaluation of the crushing industry both in western Canada and in Ontario over the course of, say, the last five years. I sense that the growth of the canola crushing industry has developed rather dramatically in Ontario in the last three or four years. Is that correct? I think it would be of interest to the committee to have that information, and perhaps you might be able to explain the components of that growth and the reasons behind it.

Mr. Smythe: I think there is one central issue here with respect to these minimum compensatory rates, and only one issue, and that is where western-grown canola seed will be crushed. Will it be crushed on the prairies or will it be crushed east of Thunder Bay?

We have to understand that the region east of Thunder Bay is an oilseed deficient region. It does not produce what it consumes so it has to bring in either products or seed. If transportation policy in Canada provides a lower cost on moving seed east of Thunder Bay than it does on products, then it is obvious that the seed is going to move east of Thunder Bay to supply those markets.

The industry was built up in the west. We do not deny that there has been expansion of crushing in the west. Basically, as I said, that investment was put in place directly or indirectly by the producers in western Canada on the basis that we would continue to have domestic market as a base market and on the long-standing promises that the parity provisions now reflected in Bill C-155 would enhance access to export markets. Now we find the rules are being changed. That is the problem.

Mr. Mazankowski: What is the proportion of your domestic, versus export, market?

Mr. Smythe: In 1982, exports made up through the western area, through the western ports—that is Vancouver and Thunder Bay—about 21% of our crush, and exports through

[Translation]

M. Smythe: Oui, je crois que nous pourrions vous les présenter cet après-midi.

Le président suppléant (M. Epp): Je vous remercie, monsieur Smythe. Les membres du Comité pourraient ensuite voir s'il ne serait pas possible d'annexer ces renseignements. Cela vous conviendrait-il?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. Epp): Je vous remercie.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur Smythe, je me demande également si vous ne pourriez pas fournir quelques autres données au Comité, que ce soit verbalement ou sous forme de document. Ce que j'aimerais avoir, ce sont des renseignements sur la croissance de l'industrie du broyage, ou une certaine analyse historique de cette industrie dans l'ouest du Canada et en Ontario, disons par exemple au cours des cinq dernières années. J'ai l'impression que l'industrie du broyage de la graine de colza Canola s'est développée de façon absolument extraordinaire en Ontario, au cours des trois ou quatre dernières années. Est-ce que je me trompe? Je crois que ce serait là des données intéressantes pour le Comité et vous pourriez peut-être aussi nous dire quels sont les éléments de cette croissance et nous expliquer ce qui l'a provoquée.

M. Smythe: Je crois qu'il y a une question importante en ce qui concerne les taux compensatoires minimaux et que c'est en fait la seule question, à savoir où seront broyées les graines de colza Canola de l'Ouest. Seront-elles broyées dans les Prairies ou à l'est de Thunder Bay?

Nous devons comprendre que la région située à l'est de Thunder Bay manque de graines oléagineuses. Sa production ne peut satisfaire aux besoins de ses habitants, si bien qu'elle doit faire venir soit les produits de ces graines, soit les graines elles-mêmes. Si la politique canadienne du transport prévoit des taux moins élevés pour le transport des graines que pour le transport des produits à l'est de Thunder Bay, il est bien évident que ce sont les graines qui vont être transportées à l'est de Thunder Bay pour approvisionner ces marchés.

Cette industrie a été mise sur pied dans l'Ouest. Nous ne nions pas le fait que l'industrie du broyage s'est développée dans l'Ouest. Comme je l'ai déjà dit, cet investissement est fondamentalement l'oeuvre des producteurs de l'ouest du Canada, soit directement ou indirectement, et ils l'ont fait en se disant que le marché intérieur continuerait d'être leur marché de base et sur la promesse faite de longue date que les dispositions sur la parité qui se trouvent maintenant dans le projet de loi C-155 leur faciliteraient l'accès à des marchés d'exportation. Et maintenant, nous nous rendons compte que les règles du jeu ont été changées. C'est là qu'est le problème.

M. Mazankowski: Quelle est la proportion de votre marché intérieur par rapport à votre marché d'exportation?

M. Smythe: En 1982, les exportations passant par l'Ouest, par les ports de l'Ouest, c'est-à-dire Vancouver et Thunder Bay, ont représenté environ 21 p.100 de nos grains broyés et

[Texte]

Quebec City—yes, through Quebec City, which will be impacted by this—made up another 10%. Domestic portion made up something in the order of about 28%.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Mr. Reid, please.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Mr. Smythe, I wonder if you could tell me more directly and precisely who the owners of the crushing companies are. You mentioned they were owned directly by producers, or indirectly by producers. Would the pools be a significant part of the ownership? Would an organization like the UUG be a significant owner of crushing facilities?

Mr. Smythe: Yes, I believe I said that the majority of the industry is owned directly or indirectly by producers. Would you like a company-by-company rundown?

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): No, that is fine, but it is producers through the pools or through some mechanism of that nature.

Mr. Smythe: Or directly by producers. There is also a direct . . .

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): You mean the co-operatives or joint stock companies or what-have-you?

Mr. Smythe: Well, I will give you some examples of the sort of thing I mean. Nart Processors is owned 100% directly by producers; Alberta Food Products is owned by the Alberta Wheat Pool; Camber Foods is owned partially by a Canadian company and partially by direct farmer ownership. Those are some examples.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): That is fine. That is the information I wanted. Thank you. The second question relates to your brief. I am referring to the third paragraph on the second page of the summary. It says:

Western crushers are already in a disadvantageous competitive position.

This is with reference to penetrating the eastern market. I wonder if you could give us a little bit of history as to the difficulties the western crushers have been having with respect to the eastern market. What are the elements of this disadvantage currently?

Mr. Smythe: Since 1979, at a time when western crushers had minimum compensatory rates, crushing of western-grown Canola seed has expanded quite rapidly east of Thunder Bay. Crushing, in 1978-1979, was almost nil. By 1982, it had grown to almost 80,000 tonnes. The industry's own projections for the next crop year is that they will crush a quarter of a million tonnes. Now, that kind of expansion of their crushing of western-grown Canola seed has taken place at a time when we had minimum compensatory rates. Now, the proposal which is being made here would see us pay an even higher rate for movements.

[Traduction]

les exportations passant par la ville de Québec, oui, par la ville de Québec, et qui seront touchées par cette situation, ont représenté 10 p. 100. La partie des exportations intérieures a constitué environ 28 p. 100.

Le président suppléant (M. Epp): M. Reid, s'il vous plaît.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Monsieur Smythe, je me demande si vous pourriez me dire plus directement et précisément qui sont les propriétaires des entreprises de broyage? Vous avez mentionné qu'elles appartiennent directement ou indirectement aux producteurs. Les pools constituent-ils une partie importante de cette propriété? Une organisation comme la UUG pourrait-elle être un propriétaire important d'une industrie de broyage.

M. Smythe: Oui, je crois avoir dit que la majorité de l'industrie appartient directement ou indirectement aux producteurs. Voulez-vous une énumération des industries?

M. Reid (Kenora—Rainy River): Non, cela n'est pas nécessaire. Mais il s'agit des producteurs par voie de pools ou par des mécanismes de cette nature.

M. Smythe: Ou directement par des producteurs. Il y a aussi une propriété directe . . .

M. Reid (Kenora—Rainy River): Vous voulez dire les coopératives ou les sociétés par actions à responsabilité illimitée, etc?

M. Smythe: Voici, je vais vous donner des exemples de ce que je veux dire. Nart Processors est la propriété directe à 100 p. 100 des producteurs; Alberta Food Products appartient à la Alberta Wheat Pool; Camber Foods appartient partiellement à une société canadienne et en partie, directement à des producteurs agricoles. Voilà quelques exemples.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Très bien, c'est ce que je voulais savoir. Merci. La deuxième question porte sur votre exposé. Je me reporte au troisième paragraphe de la deuxième page du résumé, ainsi libellé:

Les industries de broyage de l'Ouest se trouvent déjà dans une situation concurrentielle désavantageuse.

Il s'agit de la pénétration du marché de l'Est. Pouvez-vous nous parler brièvement des difficultés qu'ont éprouvées les industries de broyage de l'Ouest en ce qui a trait au marché de l'Est? Actuellement, quels sont les éléments de ce désavantage?

M. Smythe: Depuis 1979, à l'époque où les industries de broyage de l'Ouest jouissaient de taux compensatoires minimaux, le broyage du colza Canola récolté dans l'Ouest s'est étendu très rapidement à l'est de Thunder Bay. En 1978-1979, on ne faisait presque pas de broyage. En 1982, l'industrie du broyage avait atteint presque 80 000 tonnes. Les prévisions de l'industrie du broyage pour la prochaine année-récolte s'élèvent à un quart de million de tonnes. Ce genre d'expansion de broyage du colza Canola de l'Ouest a eu lieu à une époque où nous jouissions de taux compensatoires minimaux. Actuellement, la proposition qui est faite ici nous ferait payer un taux encore plus élevé pour le transport.

[Text]

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Do the MCRs apply to all the products—the oil, the seed, and the meal—or do the MCRs just apply to the seed?

Mr. Smythe: No, the minimum compensatory rates apply to the oil and to the meal.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): And you had the Crow on the seed.

Mr. Smythe: Well, under the provisions as now proposed . . .

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): No, this is before Bill C-155.

Mr. Smythe: Before, we had a variety of situations, and I will give them to you separately. Meal moved at Crow up to Thunder Bay, with Minimum Compensatory Rates beyond. Oil moved at minimum compensatory rates from plant origin to destination, all the way through. Seed moved at the statutory rate, up to Thunder Bay, and at water rates beyond.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): So even with that situation with the subsidies, the Crow rate and the MCR, you were finding it difficult to maintain your share of the market in eastern Canada, particularly for the oil and for the meal.

Mr. Smythe: Yes, that is right. My comments are with respect to the oil and the meal.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): That is correct. So the problem facing the crushers in western Canada is that a competitive situation has developed in eastern Canada. Could you tell me what the eastern crushers are using? Is it soybeans? Is it seed from western Canada, or combinations?

Mr. Smythe: In the past, eastern Canada has had a crushing industry, for years, up until 1979, and that crushing industry crushed soybeans. About half of the soybeans they crushed were imported from the U.S.A. They crushed 100% of the soybeans grown by Ontario farmers and imported the other half of what they crushed. Beginning in 1979, there were further expansions of the soybean crushing capacity in eastern Canada. As well, they built canola-crushing capacities, which are crushing western-grown canola seed.

What we are saying is that this industry which developed in the west and which is one of the west's natural advantages—that is where the crop is grown—should not now be displaced or transferred by further subjecting oil and meal to a rate which is even higher than the Minimum Compensatory Rate.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Could the crushers' organization be satisfied with changes which, in effect, would ensure that their transportation costs provided no more of a burden than they had in the past? In other words, any changes that came through would balance off the cost.

[Translation]

M. Reid (Kenora—Rainy River): Les taux compensatoires minimaux s'appliquent-ils à tous les produits—l'huile, les semences et la farine—ou est-ce que les taux compensatoires minimaux ne s'appliquent qu'aux semences?

M. Smythe: Non, les taux compensatoires minimaux ne s'appliquent qu'à l'huile et à la farine.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Et vous aviez les taux du Nid-de-Corbeau sur les semences.

M. Smythe: En bien, en vertu des dispositions telles qu'elles sont proposées . . .

M. Reid (Kenora—Rainy River): Non, c'était avant l'adoption du bill C-155.

M. Smythe: Autrefois nous avions une variété de situations et je vais vous les énumérer séparément. La farine était transportée aux taux du Nid-de-Corbeau jusqu'à Thunder Bay et aux taux compensatoires minimaux au-delà de Thunder Bay. L'huile était transportée aux taux compensatoires minimaux à partir de l'usine du point d'origine jusqu'à la destination finale. Les semences étaient transportées aux taux statutaire jusqu'à Thunder Bay et aux taux maritimes au-delà de Thunder Bay.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Donc, même avec les subventions, le taux du Nid-du-Corbeau et les taux compensatoires minimaux, vous trouviez qu'il était difficile de maintenir votre part du marché dans l'est du Canada, particulièrement en ce qui concerne l'huile et la farine.

M. Smythe: Oui, cela est juste. Mes remarques portent sur l'huile et la farine.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Cela est vrai. Donc le problème auquel fait face l'industrie du broyage dans l'Ouest du Canada est l'apparition d'une situation concurrentielle dans l'Est du Canada. Pouvez-vous me dire ce qu'utilisent les industries de broyage de l'Est? S'agit-il de soja? De semences de l'Ouest du Canada ou de combinaisons?

M. Smythe: Dans le passé, l'Est du Canada a eu une industrie de broyage pendant des années, jusqu'à 1979, et cette industrie broyait du soja. Environ la moitié du soja qu'elle broyait provenait des États-Unis. Cette industrie a broyé 100 p. 100 du soja récolté par les fermiers ontariens et elle importait l'autre moitié de ce qu'elle broyait. Au début de 1979, il y a eu d'autres augmentations de la capacité de broyage dans l'Est du Canada. En même temps, ces industries ont construit des installations pour broyer le colza Canola et elles broient du colza Canola récolté dans l'Ouest.

Nous voulons souligner que cette industrie, qui s'est développée dans l'Ouest et qui constitue un des avantages naturels de l'Ouest, c'est-à-dire là où les récoltes ont poussé, ne doit pas être déplacée ou transférée ailleurs en assujettissant davantage l'huile et la farine à un taux qui est encore plus élevé que le taux compensatoire minimal.

M. Reid (Kenora—Rainy River): L'organisation des broyeurs serait-elle satisfaite de changements qui, en fait, assureraient que leurs coûts de transport ne seraient pas plus élevés que dans le passé? Autrement dit, tout changement qui serait apporté compenserait le coût.

[Texte]

You indicated to Mr. Mazankowski that, in your view, the changes would add another \$2 million to your costs. The Allen report, which he quoted, indicates there would be savings on the plus side. Well, obviously we will have to work out and find out what the logical impact is going to be. But you would be arguing, then, that there should be no deterioration in your total position, vis-à-vis the position you had before Bill C-155.

Mr. Smythe: Really, no, that is not what we are arguing. I think the point is this: even using some very, very optimistic judgments and some very low numbers for commercial rates, at best Mr. Allen could report that there would be an equal saw-off.

Even that is directly opposed to the transportation initiative and one of its major objectives of enhancing value-added processing in western Canada. We can see, and in our report, if you look on page 49 at Schedule II, that even after allowing for the provisions of Bill C-155 on oil up to Thunder Bay, there will still be an advantage of \$10.00 per tonne of seed for crushing canola in eastern Canada, western-grown canola.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Why does that distortion come about?

Mr. Smythe: It comes about because seed is moved east of Thunder Bay at very low water rates. But under the laws of Canada, the lowest rate that can be provided for rail shipments is the MCR.982

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Two quick points. You mentioned that Maple Leaf is owned by the CPR, or a share of the CPR. Why do you anticipate that this would cause you some difficulty in setting rates? After all, you have a competitive situation where the people's railroad, the CNR, is in competition. Presumably, there would be some pressure on rates from the interaction between the two railroads. Secondly, there would be some protection under the authority of the CTC. You raise this as a major point in your concern about the coming commercial rates.

Mr. Smythe: The only protection, sir, which we would have under the CTC would be to take an application under Section 23 of the National Transportation Act. Our industry already did that in the early 1970s. The ultimate result of it was that, in 1976, the federal Cabinet accorded minimum compensatory rates. That was the result of Section 23.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Then it was fairly successful. The process was fairly successful.

• 1210

Mr. Smythe: Well, I guess the process failed to grant at that time the parity provisions we had requested. Those are now reflected in Bill C-155 in the western region.

[Traduction]

Vous avez dit à M. Mazankowski qu'à votre avis, les changements ajouteraient \$2 millions de plus à vos coûts. Le rapport Allen qu'il a cité indique que, comme avantage, il y aurait des économies. Eh bien, il est évident que nous devons trouver ce que seront les répercussions logiques. Cependant, de votre côté, vous n'accepterez pas que votre position dans l'ensemble se détériore par rapport à celle que vous aviez avant l'adoption du Bill C-155.

M. Smythe: Vraiment pas. Là n'est pas la question. Je crois que la question est la suivante: même en étant très, très optimistes et en utilisant des chiffres très peu élevés, pour les taux commerciaux, M. Allen pourrait, au mieux, déclarer qu'il n'y aurait ni profit ni perte.

Même cela est directement opposé à l'initiative concernant le transport et à l'un de ses objectifs majeurs visant à améliorer la valeur ajoutée des produits conditionnés dans l'Ouest du Canada. Nous constatons que, et si vous consultez la page 49 de l'annexe II de votre rapport, vous remarquerez même en tenant compte des dispositions du Bill C-155, concernant l'huile transportée jusqu'à Thunder Bay, il y aura encore un avantage de \$10 par tonne de semences pour le broyage dans l'Est du Canada de colza Canola récolté dans l'Ouest.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Pourquoi cette distorsion?

M. Smythe: Elle se présente parce que les semences sont transportées à l'est de Thunder Bay à des taux de transport maritime très bas. Cependant, en vertu des lois du Canada, le taux le plus bas offert pour le transport ferroviaire est le TCM.982.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Deux petits points: Vous avez mentionné que Maple Leaf appartient au CP ou qu'il constitue une part du CP. Pourquoi prévoyez-vous que cela vous causerait des difficultés à fixer les taux? Après tout, vous vous trouvez dans une situation concurrentielle où le chemin de fer national, le CN, est aussi en situation concurrentielle. Il est probable qu'il y aura des pressions concernant les taux, dues à l'interaction entre les deux chemins de fer. Deuxièmement, la Commission canadienne des transports offrira une certaine protection. Vous soulevez ce sujet comme un point important de vos inquiétudes au sujet des prochains taux commerciaux.

M. Smythe: Monsieur, la seule protection que nous aurions grâce à la CCT serait de faire une demande en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports. Notre industrie l'a déjà fait au début des années 70. Le résultat ultime a été qu'en 1976, le Cabinet fédéral a accordé les taux compensatoires minimaux. Voilà le résultat de l'article 23.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Cela a donc été assez utile. La méthode a eu un certain succès.

M. Smythe: Bien je crois que cela n'a pas produit, à ce moment, les dispositions de parité que nous avions demandées. Elles se reflètent maintenant dans le projet de loi C-155 dans la région de l'Ouest.

[Text]

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): And my second point?

Mr. Smythe: I will go on to the CN thing. I guess we have difficulty trying to say what may or may not motivate railways. I think I can honestly say that in our experience railways basically do not compete. I think for almost any tariff schedule you pick up you will see the same rates for both railways included in it. CN does not serve all of the points.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Does CP?

Mr. Smythe: Neither railway serves all the points. I think it is quite difficult to deny, even for CN, that to be able to set rates under that umbrella would have a significant influence on what they may or may not do.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Thank you, Mr. Reid. I will call on Mr. Benjamin, followed by Mr. Mayer.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

We note that the submission of the Manitoba government and I think one or two others supports your position. We in this corner support it as well. We have been told that doing away with the statutory grain rate would do wonders for value-added operations in western Canada and increase processing of our raw products. Is it your view in the case of your industry, or are there any other industries, that the legislation and the proposals for it does exactly the opposite—does not accomplish what is supposed to be the objective of the government and the legislation?

Mr. Smythe: We believe the provisions of Bill C-155 that accord parity in the western division will enhance our access to export markets. We cannot guarantee that is going to happen. We believe that will happen. If we do increase access to export markets, we cannot guarantee they will be profitable, but we hope they will be. The one thing we do know is that having a rate that is six times the rate on seed, having that pegged at the seed rate is certainly going to help. The problem we have with the total proposal being put to us now is that any bit of it that we were to receive from that enhancement in the export markets, which we badly needed to fill out our inefficient capacity, will now be offset by the proposal for commercial rates to Thunder Bay.

Mr. Benjamin: Am I correct in asking, or is it not correct that your potential for increased exports is fine for movement to the west coast, but that your product is subject to commercial rates east of Thunder Bay if it is for export?

[Translation]

M. Reid (Kenora—Rainy River): Et pour ce qui est de ma deuxième question?

M. Smythe: Je continuerai avec le sujet du CN. J'estime que nous avons de la difficulté à formuler ce qui peut motiver ou pas les sociétés de chemins de fer. Je pense que je peux, en toute honnêteté, dire que d'après notre expérience, ces sociétés ne sont fondamentalement pas concurrentielles. Dans la plupart des cas, quelle que soit la table de tarifs que vous consultiez, les tarifs sont les mêmes pour les deux sociétés ferroviaires. Le CN ne dessert pas tous les endroits.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Le CP le fait-il?

M. Smythe: Aucune des deux sociétés ne dessert tous les endroits. Il est assez difficile de nier que, même pour le CN, le fait de pouvoir fixer des tarifs de cette façon aurait des répercussions considérables sur ce qu'elles peuvent faire ou pas.

M. Reid (Kenora—Rainy River): Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Epp): Merci, monsieur Reid. J'invite maintenant M. Benjamin à prendre la parole, suivi de M. Mayer.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Nous remarquons que la présentation du gouvernement du Manitoba et, je crois, une ou deux autres, appuient votre position. Nous, de ce côté, l'appuyons également. On nous a dit que le fait de supprimer le taux statutaire sur les céréales ferait des merveilles pour l'exploitation en vertu de la valeur ajoutée dans l'ouest du Canada et pour l'augmentation de la transformation de nos matières premières. Êtes-vous de cet avis, pour votre industrie, ou y a-t-il d'autres industries pour lesquelles la loi (et les propositions connexes) fait exactement le contraire—ne réalise pas ce qui est censé être l'objectif du gouvernement et celui de la loi?

M. Smythe: Nous estimons que les dispositions du projet de loi C-155 qui accordent la parité à l'Ouest accroîtront nos débouchés sur les marchés d'exportation. Nous ne pouvons garantir que cela se produira. Nous croyons que c'est ce qui se produira. Nous croyons que c'est ce qui se produira. Si nous augmentons les débouchés vers les marchés d'exportation, nous ne pouvons garantir que cela sera profitable, mais nous souhaitons que ce le soit. Nous savons une chose cependant c'est que le fait d'avoir un taux correspondant à six fois celui des semences, et le fait de le stabiliser au taux des semences, va sûrement aider. Le problème qui se soulève maintenant en ce qui a trait à l'ensemble de la proposition qui nous est présentée à l'heure actuelle, est que le plus petit avantage que nous devons retirer d'un accès accru aux marchés d'exportation, ce dont nous avons énormément besoin pour compenser notre rendement insuffisant sera maintenant annulé par la proposition sur les taux commerciaux vers Thunder Bay.

M. Benjamin: Ai-je raison de demander, ou plutôt, n'est-il pas exact que vos possibilités d'accroître les exportations constituent une bonne chose pour le transport vers la côte ouest, mais que votre produit est assujéti aux tarifs commerciaux à l'est de Thunder Bay s'il s'agit d'exportations?

[Texte]

Mr. Smythe: That is the proposal. In 1982 we exported 70,000 tonnes of oil, or something in the order I believe of about 10% of our total shipments through the Port of Quebec City. Not only now do we have to find the increased exports—which we needed anyway, even with the domestic market, to fill out our ineffective capacity—we now have to find increased exports off the west coast to replace the Quebec City exports. Not only do we have to replace that, but we are probably going to have to replace very significant volumes that were previously moved to the domestic market.

Mr. Benjamin: I do not understand how you can conclude the legislation will assist you in exports when you are going to be paying commercial rates. You have mentioned in your brief the volatility of the export market and exchange fluctuations and tariff and non-tariff barriers and that it is not all that dependable a market. You are going to be paying higher rates—you are going to be paying full commercial rates; it seems to me that would make it even more difficult to increase your exports.

Secondly, is it your view that Canadian Pacific Limited is hardly likely to be interested in providing you with a good rate to move your product east of Thunder Bay in competition with a firm in which they have 50% ownership? In other words, you do not really think it is fair or acceptable that they should have that power over you in conflict with their own vested interests in the oilseed processing plant.

Mr. Smythe: That is correct, yes.

Mr. Benjamin: Have you made any submissions to the government regarding maintaining compensatory rates instead of commercial rates east of Thunder Bay in order to help the government achieve their acclaimed objective of enhancing processing in western Canada? If you made any submissions, what kind of response did you get? Is the government relying on that report Mr. Mazankowski referred to that somehow or other, with some kind of a longbow, they could conclude that charging you commercial rates would not hurt you, instead of minimum compensatory rates? Is the government relying on that report? Have your submissions had any effect on them at all? Have they indicated any willingness to amend the legislation or make provision that you keep your minimum compensatory rates?

Mr. Smythe: I can assure you that since February 1, when this policy announcement came out, we have had a running communication with the Minister of Transport and Transport Canada on this issue, to no avail. I am not sure what they are relying on; I have no idea what they are relying on to justify the position they took on February 1. We were quite alarmed, by the way, on February 1, because throughout the Gilson process nobody said anything about any trade-offs; throughout

[Traduction]

M. Smythe: Voilà la proposition. En 1982, nous avons exporté 70,000 tonnes d'huile, ou quelque chose de l'ordre d'environ 10 p. 100, je crois de nos expéditions totales par le port de la ville de Québec. Non seulement devons-nous trouver plus d'exportations—ce dont nous avons besoin, de toute façon, même en tenant compte du marché intérieur, pour compenser notre rendement insuffisant—mais nous devons maintenant trouver des exportations supplémentaires depuis la côte ouest, pour remplacer les exportations de la ville de Québec. Nous devons non seulement les remplacer, mais nous devons probablement remplacer en outre des volumes très importants qui avaient été auparavant incorporés au marché intérieur.

M. Benjamin: Je ne vois pas comment vous pouvez conclure que la loi vous aider du point de vue des exportations alors que vous devrez payer des taux commerciaux. Dans votre exposé, vous avez souligné le caractère changeant du marché d'exportation et les fluctuations de devises étrangères ainsi que les barrières tarifaires et non tarifaires et vous avez également déclaré qu'il ne s'agit pas d'un marché tout à fait fiable. Vous devrez payer des tarifs plus élevés—vous devrez payer les pleins tarifs commerciaux; il me semble que cela rendra encore plus difficile l'augmentation de vos exportations.

En deuxième lieu, selon vous, la société du Canadien Pacifique sera peu vraisemblablement intéressée à vous offrir un taux avantageux pour transporter votre produit à l'est de Thunder Bay et faire ainsi la concurrence à une société dont elle possède la moitié des parts? En d'autres mots, vous ne croyez pas vraiment qu'il est juste ou acceptable qu'ils aient ce pouvoir sur vos activités qui entrent en conflit direct avec leurs propres intérêts dans l'usine de transformation des graines oléagineuses.

M. Smythe: C'est exact, oui.

M. Benjamin: Avez-vous fait des représentations auprès du gouvernement sur le maintien des taux compensatoires plutôt que des taux commerciaux à l'est de Thunder Bay afin d'aider le gouvernement à atteindre son objectif qui consiste à améliorer la transformation dans l'Ouest du Canada? Si vous avez fait de telles représentations, quel genre de réponse avez-vous obtenu? Le gouvernement s'appuie-t-il sur le rapport auquel M. Mazankowski a fait allusion, d'une façon ou d'une autre, avec une certaine forme d'exagération, peut-il conclure que le fait de vous imposer des tarifs commerciaux plutôt que des taux compensatoires minimaux ne vous nuirait pas? Le gouvernement s'appuie-t-il sur ce rapport? Vos représentations ont-elles eu un effet quelconque sur le gouvernement? A-t-il indiqué sa volonté de modifier la loi ou d'édicter des dispositions selon lesquelles vous pourriez conserver vos taux compensatoires minimaux?

M. Smythe: Je peux vous assurer que depuis le 1^{er} février, lorsque cette politique a été annoncée, nous avons été en communication constante avec le ministre des Transports et Transport Canada à ce sujet, sans résultat. Je ne suis pas certain de la base sur laquelle ils s'appuient; je n'ai aucune idée des principes sur lesquels ils s'appuient pour justifier la position qu'ils ont adoptée le 1^{er} février. Nous avons été plutôt alarmés, d'ailleurs, le 1^{er} février, parce que tout au long de l'enquête de Gilson, personne n'a dit quoi que ce soit au sujet

[Text]

all the task force meetings that occurred after the Gilson, nobody said anything about trade-offs.

Mr. Benjamin: I have said on a number of occasions, and others have too, that this legislation is going to end up causing subsidy wars between the provinces and that the well-to-do provinces will win the subsidy wars. Now we have a subsidy going on from the Alberta government; I think it is \$40 a tonne on crushed seed and something in the order of \$13 a tonne regarding tank cars. I am not sure if I am accurate on that latter figure. What kind of effect has that had on the crushers in Saskatchewan and Manitoba?

• 1220

Also, the Government of Canada and the Province of Ontario have a vested interest because of the money they put up, a \$4 million grant from the Province of Ontario and DREE subsidies, I think, in the order of \$6 million for crushing in Ontario. So that is another part of the subsidy wars that have been going on. How do you see the impact of this legislation in terms of getting more of this kind of regional and provincial infighting going on in order to protect their own interests or their own processors? Do you see any escalation of that as a result of this legislation?

Mr. Smythe: I think to a great extent and probably totally that can be avoided, particularly for the western region, and we have made a recommendation in our brief to your committee for the continuance of the MCR east of Thunder Bay. With that provision I see very little chance in the future that any provincial government in western Canada is going to provide assistance for its industry. The Alberta government has already said that is long gone and past and will not be renewed.

What the Government of Ontario might do, because they have a 25% equity grant interest in a new plant that was built down there, I guess I cannot say.

Mr. Benjamin: Do you really believe the Government of Ontario is going to hold still for any kind of a substantial intrusion by western processors to the jeopardy of the plants that are located in their province?—because this is some of the delusion that, in my opinion, has been going on among the livestock people, that somehow or other the other regions of Canada, and for that matter countries we might export to, are going to hold still for any kind of large increase from processing out west. Do you really believe Ontario will just sit back quietly? If you can keep the minimum compensatory rates, they are not going to be very happy, are they?

Mr. Smythe: I think the issue is like this. History shows over the last four years that they have been able to expand and develop canola crushing when we had minimum compensatory rates. They have done it.

[Translation]

d'échanges; au cours de toutes les réunions des groupes de travail qui ont eu lieu après l'enquête Gilson, personne n'a parlé d'échanges.

M. Benjamin: J'ai déclaré, en certaines occasions, et d'autres l'ont fait également, que ce projet de loi entraînera une guerre de subventions entre les provinces et que les provinces les plus prospères l'emporteront. À l'heure actuelle, il y a une subvention de la part du gouvernement de l'Alberta; je crois qu'elle est de l'ordre de \$40 la tonne pour les graines pressurées et environ de l'ordre de \$13 la tonne pour les wagons-citernes. Je ne suis pas certain du dernier chiffre. Quel genre d'effet cela a-t-il produit sur les industries de pressurage en Saskatchewan et au Manitoba?

En outre, le Gouvernement du Canada et celui de la province de l'Ontario ont des droits acquis en raison de l'argent qu'ils ont fourni, un octroi de 4 millions de dollars de la province de l'Ontario et des subventions du MEER de l'ordre de 6 millions de dollars, je crois, pour le pressurage en Ontario. Voilà un autre aspect de la guerre des subventions. Comment envisagez-vous les répercussions de cette loi dans le sens d'une augmentation de ces conflits régionaux et provinciaux par lesquels les régions et les provinces cherchent à protéger leurs propres intérêts ou leurs propres transformateurs? Prévoyez-vous une escalade par suite de cette loi?

M. Smythe: Je crois que cela pourrait être en grande partie éliminé et probablement totalement supprimé, particulièrement dans la région de l'Ouest, et dans notre exposé, nous avons recommandé à votre Comité l'application continue du TCM à l'est de Thunder Bay. Avec une telle disposition, je vois très peu comment, dans l'avenir, un gouvernement provincial de l'Ouest du Canada pourrait aider son industrie. Le gouvernement de l'Alberta a déjà déclaré que cette situation est passée et qu'elle se renouvellera pas.

Ne ne peux pas dire ce que pourrait faire le gouvernement de l'Ontario parce qu'il possède 25 p. 100 de la mise de fonds d'un octroi à une nouvelle usine construite là-bas.

M. Benjamin: Croyez-vous vraiment que le gouvernement de l'Ontario ne bougera pas même dans l'éventualité d'une intrusion considérable par les transformateurs de l'Ouest mettant en péril les usines situées sur son territoire? Parce que c'est une certaine illusion entretenue je crois chez les gens qui s'occupent du bétail que, d'une façon ou d'une autre, les autres régions du Canada et, pour cette raison, les pays auxquels nous pourrions exporter nos produits, ne réagiront pas à une grande augmentation de la transformation dans l'Ouest. Croyez-vous vraiment que l'Ontario ne réagira pas? Si vous pouvez conserver des taux compensatoires minimaux, ils ne seront certainement pas contents, n'est-ce pas?

M. Smythe: Voici la situation. Historiquement, il a été démontré au cours des quatre dernières années qu'ils ont pu accroître et développer le pressurage du canola lorsque nous avions des taux compensatoires minimaux. Ils l'ont fait.

[Texte]

Mr. Benjamin: They have a \$10 per tonne advantage, do they not, because of the seed moving by water from Thunder Bay?

Mr. Smythe: That is right. They have been able to do it, even under minimum compensatory rates.

We are not asking for something new. We are only saying that the present provision should be extended.

Increases in crushing volume because of Bill C-155, of course, will move exports because those are the only places they provide. We are not asking for a statutory rate through to Toronto or anything like that. We are saying that the minimum compensatory rates should apply east of Thunder Bay. That is the provision that has existed in the past. That is the basis on which the industry has been built and developed. That is our base market. Even under that they have been able to expand and develop so they are not denied anything.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Mr. Benjamin, this is your last question.

Mr. Benjamin: Okay. Thank you, Mr. Chairman.

If you are faced with commercial rates for export, surely that is not going to allow you any opportunity for any significant improvement in your export opportunities. Secondly, does not that \$10 a tonne advantage they have over you, even with the minimum compensatory rates, still leave you at a disadvantage? Even with the MCRs you are still not in a really good position. If you do have to pay commercial rates, you are in a bad position for both export and eastern Canadian markets. Even with minimum compensatory rates you are not in such a hot position compared to the eastern crushers on domestic consumption.

Mr. Smythe: The provision for commercial rates on exports only applies, of course, to those exports that go out of eastern Canadian ports. That will be a disadvantage. We recognize that even maintaining minimum compensatory rates keeps the advantage in the favour of the development of canola crushing in Ontario. We are between a rock and a hard place on that one, Mr. Benjamin, because the minimum compensatory rate is the lowest rate that the laws of this country will allow.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Thank you, Mr. Smythe and Mr. Benjamin. A supplementary, Mr. Flis, and then Mr. Mayer.

Mr. Flis: Could not the same arguments apply to other processed products? Would you object to soyabean oil being given MCRs in the west?

Mr. Smythe: I guess that much has been said about this commodity and that commodity. We think each commodity has to be looked at and has to be judged on its own merits. We think our case has been looked at. It has been looked at by farmers in western Canada. It has been looked at in depth by the CTC. It has been looked at in depth by the federal Cabinet, and the decision has already been made to accord

[Traduction]

M. Benjamin: Ils ont un avantage de 10 dollars la tonne, n'est-il pas vrai, en raison des semences transportées par voie d'eau depuis Thunder Bay?

M. Smythe: C'est exact. Ils ont réussi à le faire, même avec des taux compensatoires minimaux.

Nous ne demandons rien de neuf. Nous ne faisons que déclarer que la disposition actuelle doit être élargie.

L'accroissement du volume de pressurage, en raison du projet de loi C-155, bien sûr, stimulera les exportations, parce que ce sont leurs seuls débouchés. Nous ne demandons pas un tarif statutaire jusqu'à Toronto ni rien de la sorte. Nous disons simplement que les taux compensatoires minimaux devraient être appliqués à l'est de Thunder Bay. C'est une disposition qui a déjà existé. C'est sur cette base que l'industrie a été construite et développée. Il s'agit de notre marché de base. Même dans cette situation, ils ont pu croître et se développer, de sorte que nous ne leur retirons rien.

Le président suppléant (M. Epp): Monsieur Benjamin, c'est votre dernière question.

M. Benjamin: Très bien. Merci, monsieur le président.

Si vous devez faire face à des taux commerciaux pour vos exportations, il est certain que cela ne vous aidera pas à améliorer de façon considérable vos débouchés d'exportation. En deuxième lieu, cet avantage de 10 dollars la tonne qu'ils ont par rapport à vous, même avec les taux compensatoires minimaux, ne représente-t-il pas pour vous un désavantage? Même avec les TCM, vous n'êtes pas en bonne posture. Si vous devez payer des taux commerciaux, vous êtes en mauvaise posture tant pour les exportations que pour les marchés de l'Est du Canada. Même avec les taux compensatoires minimaux, vous n'êtes pas dans une position aussi brûlante que celle des pressureurs de l'est vis-à-vis la consommation intérieure.

M. Smythe: L'application des taux commerciaux aux exportations ne toucherait bien sûr que ces exportations qui sortent des ports de l'Est du Canada. Cela constituera un désavantage. Nous admettons que même le maintien des taux compensatoires minimaux avantage le développement du pressurage du canola en Ontario. Nous sommes dans une très mauvaise situation à ce sujet, monsieur Benjamin parce que le taux compensatoire minimal est le taux le moins élevé que les lois de ce pays permettent.

Le président suppléant (M. Epp): Merci, messieurs Smythe et Benjamin. Une question supplémentaire, monsieur Flis et nous passerons ensuite à M. Mayer.

M. Flis: Les mêmes arguments ne peuvent-ils pas s'appliquer à d'autres produits transformés? Auriez-vous objection à ce que les TCM soient appliqués à l'huile de soja dans l'Ouest?

M. Smythe: Je pense qu'on a beaucoup parlé de ces produits. Chacun doit être examiné et jugé selon son mérite. Nous croyons que notre cas a été examiné. Il a été étudié par les agriculteurs dans l'Ouest du Canada. Il a été étudié en profondeur par la C.C.T. ainsi que par le Cabinet fédéral et la décision a déjà été prise d'accorder des taux compensatoires minimaux. Notre cas a été examiné. Nous croyons que chaque

[Text]

minimum compensatory rates. Our case has been looked at. We think each commodity has to be looked at and judged on its own merits and its own case.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Thank you, Mr. Smythe. Mr. Mayer will be the last questioner.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman.

Just very briefly, when you see all the regulation and all the red tape that has to be understood in order for an industry to be competitive, to my thinking this has to be a classic example of how regulation can interfere in giving an industry a chance to compete. I do not know how anybody without spending a good deal of time at it can understand the implications of all these things, and I just find it incredible that this bill makes it even more complicated in terms of the industry being competitive and therefore efficient in its markets.

I have a couple of very brief questions. You mention that Canadian Pacific is a substantial owner of eastern crushing interests and they are also involved in the transportation business. What do you see as a solution to that so there is not the possibility of some unfair competition?

Mr. Smythe: Mr. Mayer, I think we have to examine what this government proposal is. It is one thing to say "proposed commercial rates", but that is not the issue. What is proposed is deregulation of rates. That is what the proposal really is. We think the solution to that is to maintain the present minimum compensatory rate structure that is set by the Canadian Transport Commission.

Mr. Mayer: What would you think of requiring the CPR to divest themselves of those interests to get them out of the trucking business and get them out of the crushing business? What would you think of that as a solution?

Mr. Smythe: I guess that is a broader political question than I am prepared to deal with.

Mr. Mayer: But that would address the concern you raised in item 6 on page 3 of your brief.

Mr. Smythe: That, of course, is only one of the concerns that we raise about the aspect of commercial rates so that would only eliminate one of our concerns.

• 1230

Mr. Mayer: But the point I am making is that when you allow corporations to be involved in some vertical integration, those people who are not vertically integrated are going to have a very, very tough time competing. I am just suggesting one of the ways to address your item 6, would simply be to require CP to divest themselves of trucking and crushing interests which I think would address your concern, would it not?

Mr. Smythe: It may address that particular one.

[Translation]

produit doit être examiné et jugé selon son mérite et les circonstances pertinentes.

Le président suppléant (M. Epp): Merci, Monsieur Smythe. M. Mayer posera les dernières questions.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président.

En bref, lorsque vous analysez toute la réglementation et la paperasserie qui doivent être comprise pour qu'une industrie devienne concurrentielle, j'estime que cela représente un exemple classique de la façon dont la réglementation peut entraver l'évolution d'une industrie vers une position concurrentielle. Je ne sais pas comment quiconque, sans perdre énormément de temps, peut comprendre les implications de toutes ces choses et je trouve incroyable que ce projet de loi complique les choses davantage pour une industrie qui doit être concurrentielle, et par conséquent efficace sur ses marchés.

J'aimerais poser quelques brèves questions. Vous indiquez que le Canadien pacifique est propriétaire d'une grande partie des intérêts du pressurage dans l'est et qu'il s'occupe également de transports. Quelle solution envisageriez-vous pour éliminer la possibilité d'une concurrence injuste?

M. Smythe: Monsieur Mayer, je pense que vous devez examiner la proposition du gouvernement. C'est une chose de dire: «taux commerciaux proposés», mais là n'est pas la question. Ce qui est proposé c'est une déréglementation des taux. Voilà ce qu'est vraiment la proposition. Nous estimons que la solution à ce problème consiste à maintenir le taux compensatoire minimal actuel établi par la Commission canadienne des transports.

M. Mayer: Que pensez-vous de la solution qui consisterait à demander au CP d'abandonner ses intérêts dans l'industrie du camionnage ainsi que dans celle du pressurage? Que penseriez-vous d'une telle solution?

M. Smythe: Je pense qu'il s'agit là d'une question politique beaucoup plus large que celle dont je suis prêt à traiter.

M. Mayer: Mais cela correspond à la préoccupation que vous avez exprimée à l'article 6 de la page 3 de votre exposé.

M. Smythe: Cela, bien sûr, constitue une des préoccupations que nous avons soulevées au sujet de l'aspect des taux commerciaux de sorte que cela n'éliminerait qu'une de nos préoccupations.

M. Mayer: Ce que je veux dire, c'est qu'en donnant aux corporations la possibilité de faire de l'intégration verticale, on place ceux qui ne sont pas touchés par l'intégration verticale dans une position de concurrence très très difficile. Je suggère tout simplement qu'une façon de résoudre le problème mentionné à l'élément n° 6 serait d'exiger que le CP se départisse de ses intérêts dans le camionnage et la trituration; ceci mettrait fin au problème, n'est-ce pas?

M. Smythe: Oui, on pourrait ainsi régler cette question en particulier.

[Texte]

Mr. Mayer: Let me ask you very briefly. I take it that when you talk about railway costing you are referring to the fact the CN is going to be allowed to determine the cost of capital in respect to the railway act, as the CTC determines it on behalf of CPR. You are saying it will be a windfall to CN. Correct?

Mr. Smythe: That is correct, yes.

Mr. Mayer: Okay. I would certainly agree with you there.

Let me ask you one other brief question, if I can, Mr. Chairman. You say impeding our access to eastern Canadian markets, and you go through and you say, the first item, "some plants may shut down". Could you give us some kind of idea of what you are talking about in terms of the number of plants, the number of bushels crushed, or the number of jobs you would be thinking about there?

Mr. Smythe: Not only does the crushing industry in western Canada have the markets east of Thunder Bay as a base, but each plant has that market as a base.

If you have no access, or limited access to the base market, you are going to be subject to a low, inefficient capacity, but to the extent you can make up the lost volume in export sales, you are going to be subject to volatility. There are times in the crushing industry when you cannot make export sales, or you cannot make them and generate enough money to even pay for the seeds.

In those times you can sometimes sustain a plant operation by supplying the domestic market. But if you do not have that opportunity then it would mean a plant shut-down. The plants which rely more heavily on domestic markets, and of course there are variations, operated at 65% of capacity, well below any kind of efficient capacity. I just use the industrial average. If its capacity drops to 30% then it means shut-down, because you cannot survive on that.

Mr. Mayer: But what I was trying to establish is in terms of percentage, the two figures you mention when you say "some plants may shut down". Are we talking about half the industry? Is that a possibility?

Mr. Smythe: I am not talking strictly a static situation. I am talking about plants that may shut down for periods of years, or periods during the year, or some may shut down. It is going to depend on what the export market is going to be. The industry in western Canada is going to be much more volatile in terms of the capacity it crushes and which plants are operating, and which ones are shut down for periods of time.

Mr. Mayer: Thank you.

[Traduction]

M. Mayer: Permettez-moi de vous poser une brève question. Je suppose que lorsque vous parlez d'établissement des coûts du transport ferroviaire, vous faites référence au fait que le CN aura l'autorisation de déterminer les coûts du capital conformément à la Loi sur les chemins de fer et que les coûts du CP seront déterminés par la C.C.T. En d'autres mots, vous déclarez qu'il s'agira d'une aubaine pour le CN. Ai-je raison?

M. Smythe: Oui, c'est exact.

M. Mayer: D'accord. Je suis définitivement de votre avis à ce sujet.

Permettez-moi d'ajouter une autre question, si je peux, monsieur le président. Vous dites qu'il y aura entrave à notre accès aux marchés de l'Est canadien et vous ajoutez, dans le premier article, «certaines usines pourraient fermer». Pourriez-vous nous donner une idée approximative de l'objet de cette remarque, c'est-à-dire en nombre d'usines, de boisseaux, de triturations ou d'emplois?

M. Smythe: Les marchés situés à l'est de Thunder Bay servent de base à toute l'industrie de trituration de l'Ouest canadien, mais si à chacune des usines.

Si vous n'avez pas accès à ces marchés, ou si votre accès est restreint, vous êtes soumis à une production réduite et inefficace; dans la mesure où vous pouvez compenser les pertes en volume expédiées vers l'Est au moyen des exportations vous êtes alors soumis à une certaine volatilité. Dans l'industrie de la trituration, il arrive à l'occasion qu'on ne puisse pas faire de ventes à l'exportation, ou qu'il soit impossible d'obtenir, pour ces exportations, des sommes suffisantes pour payer ne serait-ce que les semences.

Lorsque cela se produit, il est parfois possible de maintenir l'exploitation d'une usine en répondant à la demande du marché national. Toutefois, si l'accès à ce marché vous est interdit, il faut alors fermer les usines. Les usines qui dépendent très fortement des marchés nationaux, cela varie bien sûr, fonctionnent à 65 p. 100 de leur capacité, c'est-à-dire bien en-deça d'une production rentable. J'utilise ici simplement la moyenne industrielle. Si la capacité tombe au niveau de 30 p. 100, il faut fermer l'usine car il est impossible de survivre dans une telle situation.

M. Mayer: Ce que j'essayais de déterminer en termes de pourcentages, ce sont les deux chiffres précis que vous avez en tête lorsque vous dites «certaines usines pourraient fermer». Parlons-nous ici de la moitié de l'industrie? Serait-ce une possibilité?

M. Smythe: Je ne parle pas d'une situation strictement statique. Certaines usines pourraient fermer pendant quelques années ou pendant certaines périodes au cours de l'année ou encore définitivement. Cela variera en fonction du marché de l'exportation. L'industrie dans l'Ouest canadien sera beaucoup volatile quant à la capacité de trituration, quant au nombre d'usines en exploitations et quant au nombre d'usines fermées pour certaines périodes.

M. Mayer: Merci.

[Text]

The Acting Chairman (Mr. Epp): Thank you, Mr. Mayer. Just a supplementary, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Are any plants shut down now? Have there been frequent occasions over the past few years where plants have had to shut down in the short term? And have any gone bankrupt?

Mr. Smythe: One plant in Red Deer, Alberta, did go bankrupt. I believe two plants are shut down at the present time.

The Acting Chairman (Mr. Epp): I would like to thank the witnesses for appearing before the committee.

Before we conclude this section, I would like to ask members of the committee for approval to append both the brief and the critique Mr. Mazankowski asked to have appended. Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Acting Chairman (Mr. Epp): On behalf of the members of the committee, Mr. Smythe, I would like to thank you and your fellow witnesses for appearing before the committee. Thank you.

Mr. Smythe: Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Epp): I would ask representatives of the Northern Sales Company Limited, Continental Grain Company Limited, Arctic Grain Company Limited, and Dominion Malting Limited to take their places at the witness table, please.

Gentlemen, on behalf of the committee we want to welcome you here. We also at the start want to thank you for the patience you have displayed. As you can see, witnesses are giving very complete answers, which are beneficial to the committee, and committee members, of course, are deeply concerned about the issue.

If it is acceptable to the witnesses, while you are appearing as one group, I believe the arrangement was each individual group would make a short statement, because you are representing, obviously, your corporate interests. If this is acceptable to you, I would like to call on Mr. Cliff Swartz, President of Northern Sales, please.

Mr. Swartz.

Mr. Cliff Swartz (President, Northern Sales Company Limited): Thank you, Mr. Chairman, for the invitation to appear here today.

I sincerely hope I can assist and contribute to your deliberations. I would like to make the committee aware that I appear not only on behalf of my company, Northern Sales, but I have also been asked to represent the Special Crops Group of the Canadian Seed Trade Association, of which I am a past president.

The Special Crops Group of the Canadian Seed Trade Association consists of 34 firms, extensively engaged in the marketing of a variety of special items produced in 1982 on 1.3 million acres in western Canada. We believe there are serious

[Translation]

Le président suppléant (M. Epp): Merci, monsieur Mayer. Vous pouvez poser une seule question supplémentaire, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Est-ce que certaines usines sont fermées présentement? Au cours des quelques dernières années, est-ce que certaines usines ont dû fermer à court terme; a-t-on constaté des faillites?

M. Smythe: Une usine de Red Deer en Alberta a déclaré faillite et je crois que deux sont fermées pour le moment.

Le président suppléant (M. Epp): J'aimerais remercier les témoins de leur présence devant ce Comité.

Avant de terminer cette partie du travail, j'aimerais demander aux membres du Comité leur autorisation pour ajouter au dossier le mémoire et la critique, comme l'a demandé M. Mazankowski. Ai-je votre accord?

Des voix: Oui. D'accord.

Le président suppléant (M. Epp): Au nom des membres du Comité, monsieur Smythe, j'aimerais vous remercier, de même que tous vos collègues qui ont témoigné devant le Comité. Merci.

M. Smythe: Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Epp): Puis-je demander aux représentants des compagnies *Northern Sales Company Limited*, *Continental Grain Company Limited*, *Arctic Grain Company Limited* et *Dominion Malting Limited* de prendre place à la table des témoins, s'il vous plaît.

Messieurs, au nom du Comité, il me fait plaisir de vous souhaiter la plus cordiale bienvenue. Nous aimerions tous vous remercier de votre patience. Comme vous pouvez le voir, les témoins donnent des réponses très exhaustives, ce qui est profitable pour le Comité et les membres du Comité sont, bien sûr, sincèrement intéressés à cette question.

Si les témoins sont d'accord, même s'ils témoignent collectivement, je crois qu'il avait déjà été entendu que chacun présenterait une courte déclaration car il est évident que vous exprimez individuellement les intérêts de vos sociétés. Donc, si vous êtes d'accord, j'aimerais donner la parole à M. Cliff Swartz, président de *Northern Sales*, s'il vous plaît.

Monsieur Swartz.

M. Cliff Swartz (président, Northern Sales Company Limited): Merci, monsieur le président, de m'avoir invité à témoigner ici aujourd'hui.

J'espère sincèrement que je pourrai aider le Comité grâce à ma contribution. J'aimerais vous faire remarquer, tout d'abord, que je témoigne non seulement au nom de la compagnie, *Northern Sales*, mais aussi à titre de représentant du groupe des cultures spéciales de l'Association canadienne du commerce des semences dont j'ai déjà été président.

Ce groupe des cultures spéciales de l'Association canadienne du commerce des semences réunit 34 sociétés qui s'occupent activement de commercialisation de divers produits spéciaux qui ont été cultivés en 1982 sur 1.3 million d'acres dans l'Ouest

[Texte]

omissions in schedule 1 of Bill C-155, and we urge your committee recommendation that these omissions be rectified. Failure to do so may result in Bill C-155 becoming a document which decrees what crops may or may not be produced in the subject area.

Further, because of the nature of the crops and their consumers, Bill C-155 should cover them when shipped by piggyback and containers as well as in railcars. The long-range implications of the 31.2 million-tonne freight limitation suggests it also be removed. It is interesting to note that Schedule II breaks down rail mileages into approximately 75 divisions, but based on estimated costs, interest rates and maintenance, as well as current frequencies of use, it is not until we pass the 50th division that the base value of a modern hopper car is met.

This suggests it is only a relatively short period of time before we will again be at this table. Bill C-155 needs stronger mechanisms to ensure the pursuit of efficiencies.

Finally, if we quantify the Crow gap as \$650 million plus, then we must assume this to be the value of the benefit in current dollars which the Crow's Nest Pass Agreement has conferred on western farmers. Yet nowhere have we seen a comprehensive study of what he has actually received. Where is that benefit? How much has been lost to inefficiencies? Has the farmer actually been the benefactor? How much is passed on to customers?

Our farmers are entitled to this information, and I ask this committee to recommend the appropriate action.

In closing, I cannot help but believe Bill C-155 is an excessively complex proposal which will require a prohibitively expensive administration. However, I applaud the initiative and resolve to deal with a festering wound in the side of western Canada and its tenacious farmers. Appropriate amendments would create an unparalleled boom in this country and equip us to deal with an exciting future.

Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Thank you, Mr. Swartz.

Before questioning, I would like some direction from my colleagues on the committee. One arrangement we could follow is have questioning after every presentation, or we could have the three presentations made and then colleagues could question whatever witness they would like to direct their questions to.

Could I have some direction from the committee? Possibly for efficiency's sake, it would be best to take this latter, but I am in your hands.

Mr. Tessier, Mr. Flis.

[Traduction]

canadien. Nous croyons qu'il manque des données importantes dans l'annexe 1 du projet de loi C-155 et nous vous prions instamment de recommander la rectification du document, sinon le projet de loi C-155 pourrait décréter quelle sorte de culture peut ou ne peut pas être faite dans une région donnée.

De plus, étant donné la nature des récoltes et le genre de consommateurs, ce projet de loi devrait réglementer les livraisons par transport rail-route et par conteneurs tout autant que celles faites par wagons. Les répercussions à long terme de la limite de 31.1 millions de tonnes portent à croire que celle-ci devrait aussi être supprimée. Il est intéressant de remarquer qu'à l'annexe 2 on répartit les distances en 75 divisions environ, mais selon les coûts approximatifs, les taux d'intérêt et les frais d'entretien et en fonction des fréquences actuelles d'utilisation, il faut atteindre la 50^{ième} division avant de pouvoir compenser la valeur de base d'un wagon-trémie moderne.

Si l'on tient compte de toutes ces données, nous nous retrouverons tous à cette table dans peu de temps. Il faut que le projet de loi C-155 comporte des mécanismes plus définitifs afin d'assurer l'efficacité.

Enfin, si nous déterminons que le tarif du Nid-de-Corbeau crée un trou de 650 millions de dollars et plus, on peut présumer que c'est là la valeur en dollars actuels des avantages accordés aux agriculteurs de l'Ouest par l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau. Mais nous n'avons jamais vu une étude exhaustive portant sur les avantages réels que ces agriculteurs ont reçus. Qu'est-il advenu de ces bénéfices? Quelles parts de ces avantages ont été perdues en inefficacité? Les agriculteurs en ont-ils vraiment profité? Quelle fraction de ces bénéfices a été transmise aux clients?

Nos agriculteurs ont le droit de connaître ces renseignements et je demande au Comité de recommander que les mesures nécessaires soient prises.

En dernier lieu, je voudrais déclarer qu'à mon avis, le projet de loi C-155 est une proposition excessivement complexe qui nécessitera une administration dispendieuse à outrance. Toutefois, j'applaudis à cette initiative et j'admire votre décision de soigner enfin cette plaie qui ronge l'Ouest canadien et ses agriculteurs tenaces. En ajoutant à ce projet les modifications appropriées, on pourrait susciter une effervescence sans précédent pour l'économie de ce pays et nous donner les moyens d'envisager un futur excitant.

Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Epp): Merci, monsieur Swartz.

Avant de passer à la période des questions, j'aimerais demander l'avis de mes collègues de ce Comité. On peut poser les questions après chaque présentation ou attendre la fin des trois présentations pour poser ensuite des questions au témoin de notre choix; quelle méthode préférez-vous?

Pourriez-vous me donner votre avis à ce sujet? Pour plus d'efficacité, il serait peut-être préférable de traiter cette question plus tard, mais je suis à votre disposition.

Monsieur Tessier, monsieur Flis.

[Text]

• 1240

Mr. Flis: The practice yesterday seemed to work very well. We heard from all the witnesses and then the questions that each one of the members here asked were responded to. It seemed to work very well. I would suggest we follow that method.

An hon. member: That is agreed, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Thank you, colleagues.

Thank you, Mr. Swartz. We will be back to you.

I would then like to ask representatives of Continental Grain Company (Canada) Ltd. and Arctic Grain Company (Canada) Ltd., the hon. Ron Basford and John Pearson, Senior Partners, Davis and Company. Before I allow Mr. Basford to make a comment, I would like to welcome Mr. Basford not only as a witness but also as a former colleague to this committee.

Mr. Ron Basford (Senior Partner, Davis and Company): Thank you very much, Mr. Chairman, and thank you for your personal welcome. It is not that I want to return to Ottawa, but it is a pleasure being here for a little while.

I want to thank you, Mr. Chairman and hon. members, for the opportunity of Continental Grain Company Ltd. and Arctic Grain Company Ltd. of submitting a brief and being heard orally by the committee. The English briefs I believe were distributed yesterday, and the French versions early this morning.

Our brief, as those who have had a chance to read it will note, does not address the global issues of Bill C-155 and Crow rate revision which are before this committee, but addresses a specific but important point.

To deal with those, and in the interests of time, briefly, I would like to have Mr. Gerry McClintock, the Vice-President of Continental Grain Company, outline the substance of the brief; and Mr. Jack Maynard, the President of Arctic Grain Company, to briefly outline the operations at a terminal that he is faced with.

We have in attendance also, Mr. Chairman, Mr. Frank Sus in an independent capacity, who for many years was the terminal operator at Churchill and who supports the point of this brief, that the shippers actually have no control over the spotting of their cars at terminal points.

Then I would say something just specifically about the amendment.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Please, Mr. McClintock.

Mr. G.W. McClintock (Vice-President, Continental Grain Company (Canada) Ltd.): I would like to thank the chairman and the committee for allowing us to appear and present our

[Translation]

M. Flis: La méthode que nous avons utilisée hier était très valable je crois. Nous avons d'abord entendu tous les témoins, puis ceux-ci ont répondu à toutes les questions des membres. Puis tout a fonctionner parfaitement, je propose qu'on fasse de même aujourd'hui.

Une voix: D'accord, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Epp): Merci, messieurs.

Merci, monsieur Swartz. Nous nous adresserons de nouveau à vous plus tard.

J'aimerais donc donner la parole aux représentants de *Continental Grain Company (Canada) Ltd.* et *Arctic Grain Company (Canada) Ltd.*, l'honorable Ron Basford et John Pearson, associés principaux, Davis and Company. Avant de donner la parole à M. Basford, j'aimerais lui souhaiter la bienvenue non seulement à titre de témoin, mais aussi à titre d'ancien collègue membre de ce comité.

M. Ron Basford (associé principal, Davis and Company): Merci beaucoup, monsieur le président et merci aussi de votre accueil personnel. Je ne voudrais pas revenir à Ottawa en permanence, mais il me fait plaisir d'y passer quelque temps.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, permettez-moi d'exprimer toute ma gratitude pour cette occasion qui est donnée à *Continental Grain Company Ltd* et à *Arctic Grain Company Ltd* de présenter un mémoire et de témoigner oralement devant ce Comité. Je crois que les mémoires en anglais ont été distribués hier et que la version française l'a été ce matin très tôt.

Comme l'auront déjà remarqué ceux qui l'ont lu, notre mémoire ne traite pas de la question globale du projet de loi C-155 dans sa totalité et de la révision du tarif du Nid-de-Corbeau, qui font l'objet du travail de ce comité, mais plutôt d'un point précis.

Pour expliquer ce point, afin d'économiser du temps, j'aimerais demander à M. Gerry McClintock, vice-président de *Continental Grain Company*, de décrire brièvement la substance du mémoire et à M. Jack Maynard, président de *Arctic Grain Company*, de décrire brièvement le fonctionnement de son terminal et les problèmes qu'il rencontre dans l'exploitation de celui-ci.

Nous avons aussi parmi nous, monsieur le président, M. Frank Sus qui veut témoigner à titre d'indépendant et qui, pendant de nombreuses années, a travaillé comme opérateur du terminal de Churchill; il est d'accord avec la teneur de ce mémoire et est d'avis que les expéditeurs n'ont pour le moment aucun contrôle sur le placement de leurs wagons aux terminaux.

J'aimerais par la suite parler précisément des modificatifs.

Le président suppléant (M. Epp): Monsieur McClintock, s'il vous plaît.

M. G.W. McClintock (vice-président, Continental Grain Company (Canada) Ltd.): Permettez-moi de vous remercier, monsieur le président et messieurs du Comité, pour nous

[Texte]

issue, which may appear to be a small one in relation to the overall rate question. However, it is a very important issue to us.

I should clarify, perhaps, why I have a high-priced lawyer here at the table with Arctic Grain and ourselves. We were paying him anyway and he was on his way back from Toronto so he thought he would stop by, and it never hurts to have a good high-profile Liberal at one's side, especially if you are of a Conservative stripe.

Mr. Mazankowski: Yes, but has it changed?

Mr. Benjamin: The same old bunch!

Mr. McClintock: Our two companies, Continental and Arctic, are very much involved in the export of by-products, screenings and pellets. These items are shipped under the Crow rate but, unlike other grain products, they are subject to demurrage. We believe that these products are an integral part of the grain business and of the movement of grain, and therefore we seek two amendments to Bill C-155.

The first amendment is to add pelletized grain to Schedule 1 of Bill C-155; and the second, to ensure that demurrage is not charged until the grain transport administrator reports on the question of demurrage. In other words, we believe that our products are grain and should be treated the same as all other grain under Bill C-155.

This issue is an important one for us, but also it is an important one for the producer. I do not know if he realizes yet that these items are a demurrage item. This also affects the flour mills, the maltsters, the crushers and all those involved with cleaning grain on the Prairies.

Some of the items involved here are one-feed screenings, mixed-feed oats, rapeseed screenings, wheat bran pellets, grain screening pellets and rapeseed meal pellets. I also note that the alfalfa people will likely have their product included under statutory rates, and these people should be concerned also because their item is pelletized for export.

The issue, simply put, is that unless our proposed amendments are adopted, the railroads will continue to charge demurrage. We feel that this is discriminatory. It is a charge over which we the shipper have no control. In addition to that, the demurrage charge has and will continue to make these products less competitive in world markets.

It is of interest to note that we are competing with by-products from other countries such as the U.S., India, Sri

[Traduction]

donner cette occasion de présenter notre sujet d'inquiétude qui peut sembler bien mince comparativement à la question globale du tarif du Nid-de-Corbeau. Toutefois, il s'agit d'une question très importante pour nous.

Je devrais peut-être d'abord expliquer pourquoi nous sommes accompagnés, de même que Arctic Grain, d'un avocat de grande classe. Il avait de toute façon reçu ses honoraires et puisqu'il passait par ici en allant vers Toronto, il a cru bon de s'arrêter pour participer à ce Comité; ça ne peut pas nuire d'avoir à ses côtés un bon libéral, particulièrement lorsque vous êtes conservateur.

M. Mazankowski: Oui, mais que cela change-t-il?

M. Benjamin: Rien! Le groupe reste le même.

M. McClintock: Nos deux compagnies, Continental et Arctic, s'occupent intensément d'exportation de dérivés, de criblures et de boulettes. Ces produits sont expédiés en vertu du tarif du Nid-de-Corbeau mais, contrairement aux autres produits céréaliers, ils sont soumis aux droits de surestarie. Nous croyons que ces produits font partie intégrante de l'industrie céréalière et de l'industrie du transport des grains et, par conséquent, nous demandons l'addition de deux amendements au projet de loi C-155.

Le premier c'est l'addition, à l'annexe 1 du projet de loi C-155, des produits céréaliers transformés en boulettes; le second c'est l'amendement qui veillerait à ce qu'aucun droit de surestarie ne soit exigé avant que les administrateurs du transport des grains n'aient présenté leurs rapports quant à cette question. En d'autres mots, nous croyons que nos produits sont effectivement des grains et devraient être traités comme tels au même titre que tous les autres grains mentionnés dans le projet de loi C-155.

Il s'agit là d'une question très importante pour nous, mais aussi pour les producteurs. Je ne sais pas s'ils ont réalisé que ces articles sont soumis aux droits de surestarie. Ces droits touchent aussi les meuneries, les malteurs, les concasseurs ainsi que tous ceux qui s'occupent du nettoyage des grains dans les Prairies.

On parle ici d'éléments comme les criblures de céréales uniques, les aliments composés à base d'avoine, les criblures de colza, les boulettes de son blé, les boulettes de criblures de grains et les boulettes de farine de colza. Je remarque aussi que les cultivateurs de luzerne verront probablement leurs produits soumis aux taux statutaires et qu'ils devraient s'inquiéter car leurs produits sont aussi mis en boulettes pour l'exportation.

La question, plus simplement présentée, est la suivante: à moins que les amendements proposés ne soient adoptés, les compagnies de chemins de fer continueront de demander des droits de surestarie. Nous considérons que cette pratique est discriminatoire. Il s'agit de frais que les expéditeurs ne peuvent absolument pas contrôler. De plus, ces droits de surestarie diminuent la compétitivité de ces produits sur les marchés mondiaux.

Il est intéressant de remarquer que nous devons faire concurrence aux sous-produits provenant d'autres pays comme

[Text]

Lanka, Indonesia, Thailand and a host of other countries. Some of these products—there is a weird assortment of them, including citrus pulp pellets, beet pulp pellets, corn gluten pellets, distilled dry grains, wheat middlings and so on. The list is endless.

Perhaps I can explain what screenings are. In the process—and we are all aware that grain is cleaned in Canada—the process of grain cleaning results in a product at the end, called screenings. At one time it was considered a waste product. Some of the gentlemen in the trade who are far older than I am can recall when they used to dump this stuff in the bay at Fort William. There was no use for it. At the moment, grain screening pellets, for example, trade for anywhere between \$100 and \$108 dollars a tonne. It is a relatively cheap item, but it is very, very important to the line elevator companies, the farmers and the exporters within the system.

These screenings are pelletized, ground into a powder and injected with steam. This compresses that volume. In a given volume it compresses the product into—let us say you get about two to three times the weight in it, thereby allowing more weight to be carried in a railcar or a ship.

These screenings, pelletized screenings and pelletized bran, are sold for livestock consumption. In 1982 our company exported over 200,000 tonnes of this and Arctic exported about 40,000 tonnes. Particulars on the export of these items from Canada in the years 1977 through 1981 are set out in Appendix A of our brief. You will note that volume has been increasing rapidly, and if our industry projections are correct everyone seems to agree that we are going to aim towards a 35 million or 36 million tonne export figure.

As our exports of grain go up we clean more grain and therefore we have more by-products to ship. As importing countries are becoming more sophisticated on their imports in feed formulas and so on, these items, which are relatively cheap, are becoming more and more important to them.

Now I will briefly give a little bit of background on why demurrage is charged. In 1959, the Supreme Court of Canada confirmed that the railway companies had the right to levy a demurrage charge or penalty for each day each railcar of grain was delayed in unloading, beyond a specified number of free days. Shortly after the Supreme Court decision was rendered, the Governor in Council enacted Order in Council 1959-569, which is attached in Appendix B, ordering the CTC to suspend the railway companies' published tariffs creating the demurrage charges on grain for export. They said:

The imposition of the demurrage charges will not expedite the handling of such cars as delays in unloading are the result of the practical impossibility of co-ordinating the

[Translation]

les États-Unis, l'Inde, le Sri Lanka, l'Indonésie, la Thaïlande et plusieurs autres. On trouve une très grande variété de tels produits, y compris les boulettes de pulpe d'agrumes, les boulettes de pulpe de betterave, les boulettes de gluten de maïs, les grains secs distillés, les remoulages de blé, etc. La liste n'a pas de fin.

Je devrais peut-être expliquer ce que sont les criblures. Nous savons tous que les grains sont nettoyés ici au Canada. Le procédé de nettoyage génère un produit que l'on appelle les criblures. Auparavant, on considérait ces criblures comme des déchets. Certains anciens dans ce commerce, qui sont beaucoup plus âgés que moi, se rappellent encore une époque où ce produit était déversé dans la baie à Fort William. On ne connaissait aucun usage pour les criblures. De nos jours, les boulettes de criblures de grains se vendent par exemple de \$100 à \$108 la tonne. Il s'agit d'un produit relativement bon marché, mais quand même très très important pour les compagnies propriétaires de silos, les agriculteurs et les exportateurs qui constituent le système.

Ces criblures sont d'abord transformées en boulettes puis moulées jusqu'à l'état poudreux et injectées de vapeur. Ce procédé comprime leur volume. Pour un volume donné, disons que ce procédé comprime le produit pour multiplier son poids par deux ou trois, ce qui permet d'augmenter le poids transporté par chemin de fer ou par bateau.

Ces criblures mises en boulettes et boulettes de son, sont vendues à l'élevage. En 1982 notre compagnie a exporté plus de 200,000 tonnes de ce produit et Arctic en a exporté environ 40,000 tonnes. L'annexe A de notre mémoire donne certains détails quant à l'exportation de ces produits au cours des années 1977 à 1981. Vous remarquerez que les volumes augmentent rapidement et si les prévisions dans notre industrie sont exactes, il semble que nous nous dirigeons vers une exportation de 35 millions ou de 36 millions de tonnes.

Au fur et à mesure que nos exportations de céréales augmentent, nous nettoions de plus en plus de grains et, par conséquent, nous avons un plus grand volume de sous-produits à livrer. D'autre part, les pays importateurs deviennent de plus en plus sophistiqués pour ce qui est des importations d'aliments préparés et, par conséquent, ces produits, qui sont relativement peu coûteux, sont de plus en plus importants pour eux.

J'essaierai maintenant d'expliquer brièvement l'histoire des droits de surestarie. En 1959, la Cour suprême du Canada a confirmé que les compagnies de chemins de fer avaient le droit d'exiger ses droits de surestarie ou une pénalité pour chaque jour de retard dans le déchargement des wagons de céréales au-delà d'un nombre déterminé de jours gratuits. Peu après cette décision de la Cour suprême, le gouverneur en conseil a promulgué le décret 1959-569 joint à notre mémoire à titre d'annexe B, par lequel il ordonnait à la CCT d'annuler les tarifs publiés des compagnies de chemins de fer qui mettaient en vigueur le droit de surestarie quant aux grains vendus à l'exportation. Ce décret stipule:

L'imposition de droits de surestarie ne réussira pas à hâter la manutention des wagons, car les retards dans le déchargement proviennent de l'impossibilité physique de coordonner le chargement des wagons dans les divers endroits au pays et

[Texte]

loading of cars at country points in relation to the overall grain movement consigned to terminal elevators.

This order in council is still in effect and applies to all grain for export, but it does not define "grain." However, the railway companies and the CTC have interpreted the word "grain" as used in the order in council to be limited to the higher qualities of grain as defined in the Canada Grain Act. But they have also held that the pelletized screenings and pelletized bran are a manufactured product. As a result, the railway companies have the right to charge demurrage penalties of up to \$66 per day on cars of screenings and pellets. The details of these demurrage penalties are set out in Appendix C.

It is interesting to note that we had three samples of different types of screenings analysed and the aggregate of grains, broken grains and seeds in these three samples was anywhere from 97% to 99%, but the CTC continues to consider these items as being non-grain and the railroad continues to charge demurrage on them.

Finally, as I said earlier, we feel that this charge is discriminatory. The railroads and terminal operators, as well as the grain co-ordinators at terminal points, decide when to place these cars for unloading. It is an item over which we have little or no control.

Now I would like to call on Jack Maynard of Arctic Grain, who can explain briefly how the cars are placed in the system at terminal points.

• 1250

Mr. J. W. Maynard (President, Arctic Grain Ltd): Thank you, Mr. Chairman. Our brief is going to be unique and very, very brief. I will not repeat Mr. McClintock's submission. We will address only one issue—that of car demurrage. Further, we are not asking for any subsidy or special treatment; we are asking only for equal treatment in our grain movement.

Just as background to our company, Arctic Grain Ltd. established a pellet mill at Prince Rupert and, subsequently, a pellet mill in Churchill, where the screenings were formerly burned as power for the elevator. Now the grains we handle, as Mr. McClintock mentioned, are off-grade grains, fire-burn grains, rejected grains, screenings, and are all compressed at the export terminal into pellets, with 100% of that product being exported. So we are in the export business.

Our grains move on the Crow rate, so it is considered grain. Much of it is grain, rejected or off-grade.

We move on the Crow rate, yet the railways have charged us demurrage. If they charged us demurrage and we had control

[Traduction]

le transport global des grains expédiés vers les silos dans terminaux.

Ce décret demeure toujours en vigueur et s'applique à toutes les céréales vendues à l'exportation, mais il ne définit pas le mot «grain». Toutefois, les compagnies de chemins de fer et la CCT ont interprété le mot grain utilisé dans le décret comme s'il se rapportait uniquement aux qualités supérieures de céréales définies dans la Loi sur les grains du Canada. Elles ont aussi déterminé que les criblures mises en boulettes et que les boulettes de son correspondent à des produits fabriqués. Par conséquent, les compagnies de chemins de fer peuvent exiger des droits de surestarie, c'est-à-dire des pénalités, s'élevant jusqu'à \$66 par jour pour les wagons de criblures et de boulettes. L'annexe C de notre mémoire décrit en détail ces surestaries.

Il est intéressant de remarquer que nous avons fait analyser trois échantillons de types différents de criblures et que la proportion de grains, de grains cassés et de semences dans ces trois échantillons s'élevait de 97 à 99 p. 100; malgré cela, la CCT continue de considérer que ces produits ne sont pas des grains et les compagnies de chemins de fer exigent toujours des droits de surestarie.

Enfin, comme je l'ai déjà dit auparavant, à notre avis, cette pénalité est discriminatoire. Les compagnies de chemins de fer et les opérateurs de terminaux, de même que les coordinateurs des grains à chacun des terminaux, décident à quel moment les wagons seront placés sur les voies de déchargement. Nous avons donc très peu de contrôle sur ce phénomène.

J'aimerais maintenant donner la parole à Jack Maynard de Arctic Grain qui peut vous expliquer brièvement comment les wagons sont placés en vertu du système des points terminaux.

M. J.W. Maynard (président, Arctic Grain Ltd.): Merci, monsieur le président. Notre mémoire va être unique et très, très bref. Je ne répéterai pas la présentation de M. McClintock. Nous ne traiterons que d'une seule question... celle de la surestarie des wagons. En outre, nous ne demandons ni subvention, ni traitement spécial; nous ne demandons qu'un traitement égal pour le mouvement des grains.

Pour vous situer quelque peu notre compagnie, Arctic Grain Ltd. a établi une minoterie à boulettes à Prince Rupert et, par la suite, une minoterie à boulettes à Churchill, où les criblures de grains étaient anciennement brûlées pour alimenter l'élévateur. Maintenant, les grains que nous traitons, comme l'a mentionné M. McClintock, sont des grains en dehors des catégories voulues, des grains brûlés, des grains rejetés, des criblures et ils sont tous comprimés en boulettes au terminus d'exportation. Comme ce produit est exporté à 100 p. 100, nous sommes donc dans le domaine de l'exportation.

Le mouvement de nos grains est soumis au tarif du Nid-de-Corbeau, donc, notre produit est considéré comme du grain. La plus grande partie de ce produit est constituée de grains, rejetés ou en dehors des catégories voulues.

Le mouvement des grains se fait selon le tarif du Nid-de-Corbeau, cependant, les compagnies de chemins de fer nous

[Text]

over the placement of the cars, that would be one thing. But we have no control over the placement of cars. When they arrive at their export terminal, it is the terminal operator and the CNR who decide which car is spotted. In other words, they do not spot the cars in sequence of seniority. We have had cars on demurrage for 60 days, yet they take a car that arrives today and deliver it on the spot. That is fine with us because one car is as good as another, but they cannot charge us demurrage and not let us have control over the spotting of the cars. Again, we ask simply for equal treatment on the delivery of these cars, and on demurrage.

Our operation at Churchill, I think, represents 2% to 5% of the exports through that port. We provide a labour component there, a processing facility, and I think it is quite important in the total export position in Canada. So again, we ask for only equal treatment on the demurrage issue.

If the cars were spotted chronologically, I do not think we would have any demurrage at all. But in a port they cannot spot cars chronologically. Now Mr. Sus is not making this statement, but if there are any questions, I think he can address the issue very adequately. Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Thank you, Mr. Maynard. I believe Mr. Basford indicated he would like to make a brief statement.

Mr. Basford: As the brief points out on pages 10, 11 and 12, there are two amendments we seek. One is the first amendment, on page 36, which would be simply to add "any of the above grains or screenings in pelletized form in bulk". That would make them under Schedule I, Grain or Grain Products.

It is our submission that they are grain; the shipment of pelletized screening in bran is an integral part of the grain business and an integral part of the transportation of grain products; that it is inequitable and uneconomic that they be treated differently from grain. Such amendment would accomplish that.

The suggestion has been submitted to the government, to various officials in the department and to the minister. I think there is some sympathy but, at this point, I have no indication that it is acceptable to the government. As the committee knows, there has been discussion of the addition of other products to the products listed in Schedule I, and we submit that pelletized screenings in bran are an obvious and logical first choice for addition to Schedule I.

The second amendment is a somewhat unusual one. It is an amendment to proposed Section 70, Part VII, page 35, of the bill and, as members know, under the proposals of Bill C-155, the Grain Transportation Agency is to develop a complete system of incentives and penalties for participants in the

[Translation]

facturent la surestarie. Si elles nous facturaient la surestarie et que nous ayons le contrôle du placement des wagons, ce serait une chose. Mais nous n'avons aucun contrôle sur le placement des wagons. Lorsqu'ils arrivent au terminus d'exportation, c'est l'opérateur et le CN qui décident du wagon à choisir. En d'autres termes, ils ne choisissent pas les wagons par ordre d'ancienneté. Nous avons eu des wagons en surestarie pendant 60 jours et, pourtant, ils prennent un wagon qui arrive dans la journée même et le livrent sur le champ. Cela nous convient, car un wagon en vaut un autre, mais ils ne peuvent nous facturer la surestarie et ne pas nous laisser contrôler le choix des wagons. De nouveau, nous demandons simplement un traitement égal, pour la livraison des wagons et pour la surestarie.

Notre exploitation à Churchill, je pense, représente 2 à 5 p. 100 des exportations de ce port. Nous avons de la main-d'œuvre là-bas et des installations de traitement et j'estime que c'est une partie assez importante des exportations globales du Canada. Je ne demanderai donc de nouveau qu'un traitement égal sur la question de la surestarie.

Si les wagons étaient choisis chronologiquement, je ne pense pas que nous aurions de surestarie du tout. Mais, dans un port, ils ne peuvent choisir les wagons de manière chronologique. M. Sus ne fait pas cette déclaration, mais, s'il y a des questions, je pense qu'il peut traiter le sujet de manière très adéquate. Je vous remercie.

Le président suppléant (M. Epp): Merci, monsieur Maynard. Je crois que M. Basford a indiqué qu'il aimerait faire une brève déclaration.

M. Basford: Comme le mémoire le souligne aux pages 10, 11 et 12, il y a deux amendements que nous recherchons. Le premier, à la page 36, serait tout simplement d'ajouter «l'un des grains ou criblures mentionnés ci-dessus en forme de boulettes et en vrac». Cela permettrait de les classer dans l'Annexe I, Grains et Produits.

Dans notre présentation, nous estimons qu'il s'agit de grain; l'expédition de criblures de son en boulettes fait partie intégrante du commerce du grain et partie intégrante du transport des produits des grains; nous estimons qu'il n'est pas équitable ni économique qu'ils soient traités différemment du grain. De tels amendements pourraient réaliser cela.

Cette proposition a été présentée au gouvernement, aux divers cadres du ministère et au ministre. Je pense qu'il y a une certaine sympathie à ce sujet, mais, pour l'instant, je n'ai aucune indication si la proposition est acceptable pour le gouvernement. Comme le Comité le sait bien, il a été question d'ajouter d'autres produits à la liste des produits énumérés à l'Annexe I et nous estimons que les criblures de son en boulettes représentent le premier choix logique et évident quant à cet ajout à l'Annexe I.

Le deuxième amendement est quelque peu inhabituel. Il s'agit d'un amendement à l'article 70, partie VII, page 35 du projet de loi et, comme les membres le savent bien, selon les propositions du projet de loi C-155, l'Office du transport du grain doit élaborer un système complet de stimulants et de

[Texte]

movement and transportation of grain and products listed in Schedule I.

We would prefer, like all shippers and producers of course, not to pay any demurrage at all. But we are content to await the report of the grain transportation administration as to the application of the sanctions and incentives, including demurrage. In the meantime, we suggest that the order-in-council we spoke of be defined to assure that grain, as used in that order-in-council includes the products listed in Schedule I of Bill C-155.

We have asked the government to amend the order-in-council and, at this point, that has been refused. Following the CNR taking extraordinary and draconian action in Prince Rupert by informing us on 60 days' notice that they would not handle our cars, we have taken proceedings, partially successfully, to the CTC. We will be in the Federal Court on September 8 seeking leave to appeal those decisions which ultimately, if granted, will go to the Court of Appeal and, presumably, to the Supreme Court of Canada. The actual claims for demurrage will be dealt with in the Supreme Court of British Columbia and, presumably, could well go up the judicial ladder from there.

We are seeking that Parliament solve this problem now by Bill C-155, and allow the administrator in a logical, orderly, co-ordinated way, to work out a system of incentives and penalties where we can be heard in that system, where the railways can be heard, and where others can be heard. This second amendment would accomplish that purpose.

As emphasized, we seek for our products no special treatment, no special protection. We seek only to be grain and provided for under Bill C-155.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Thank you, gentlemen. As I indicated to Mr. Swartz, the questioning will take place later. I will now call representatives of Dominion Malting Limited, please. Mr. Blaine Silverthorne, Traffic and Sales Manager, and Mr. Kassenaar, Executive Vice-President. Gentlemen, please.

Mr. Blaine Silverthorne (Traffic and Sales Manager, Dominion Malting Limited): Thank you, members of the committee for giving us the opportunity to appear at this hearing. We would like to further highlight the points in our submission to show the impact of the change in freight rates suggested in the Gilson report.

Dominion Malting has been in continuous operation since 1928 in the manufacture of malt for breweries and distilleries. The Winnipeg location was originally chosen because of its proximity to the raw material, which is barley, in the prairie provinces. At present, 100,000 metric tonnes of barley is purchased from Manitoba, Saskatchewan and Alberta. Maltsters pay a premium price of about \$60 a metric tonne for all barley selected. Malting barley gives a producer the highest possible return per acre of any crop.

[Traduction]

pénalités pour les participants du mouvement du transport du grain et des produits énumérés à l'Annexe I.

Nous préfererions, comme tous les expéditeurs et les producteurs bien entendu, ne pas payer de surestarie du tout. Mais nous sommes prêts à attendre le rapport de l'administration du transport des grains quant à l'application des sanctions et des stimulants, y compris la surestarie. Entre-temps, nous proposons que le décret dont nous avons parlé soit défini pour assurer que ces grains, selon ce décret, soient compris dans les produits énumérés à l'Annexe I du projet de loi C-155.

Nous avons demandé au gouvernement de modifier le décret et, jusqu'à présent, cela a été refusé. A la suite des mesures extraordinaires et draconiennes prises par le CN à Prince Rupert où la compagnie nous donnait un délai de 60 jours, après quoi elle ne prendrait plus en charge nos wagons, nous avons présenté notre cas, avec un succès partiel, à la CCT. Nous nous présenterons au tribunal fédéral le 8 septembre pour demander l'autorisation d'appel de cette décision puis, probablement, à la Cour d'appel et peut-être même à la Cour suprême du Canada. Les plaintes en matière de surestarie seront traitées à la Cour suprême de la Colombie-Britannique et pourront aller de là tout en haut de l'échelle judiciaire.

Nous voulons maintenant que le Parlement résolve ce problème au moyen du projet de loi C-155 et permette à l'administrateur d'établir un système de stimulants et de pénalités de manière logique, ordonnée et coordonnée, système qui nous permettra d'être entendus, qui permettra aux compagnies de chemins de fer d'être entendues et à tous les autres également. Ce second amendement permettrait d'accomplir cet objectif.

Comme nous l'avons déjà souligné, nous ne recherchons aucun traitement spécial ni protection spéciale, nous voulons simplement que nos produits soient considérés comme des grains et traités selon le projet de loi C-155.

Le président suppléant (M. Epp): Merci, messieurs. Comme je l'ai dit à M. Swartz, la période des questions viendra plus tard. Je vais maintenant appeler les représentants de *Dominion Malting Limited*, s'il vous plaît. M. Blaine Silverthorne, gérant des ventes et du trafic et M. Kassenaar, vice-président administratif. Messieurs, s'il vous plaît.

M. Blaine Silverthorne (gérant des ventes et du trafic, Dominion Malting Limited): Je vous remercie, messieurs les membres du Comité, de me donner l'occasion de comparaître à cette audience. Nous aimerions souligner davantage les points de notre présentation afin d'indiquer l'impact du changement dans les taux de fret suggérés dans le rapport Gilson.

Dominion Malting a été en exploitation depuis 1928 pour la fabrication du malt destiné aux brasseries et aux distilleries. L'emplacement de Winnipeg avait été choisi au départ à cause de la proximité du produit brut, c'est-à-dire de l'orge, dans les provinces des Prairies. À présent, 100,000 tonnes métriques d'orge sont achetées du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. Les fabricants de malt payent un prix de prime d'environ 60 dollars la tonne métrique pour tout l'orge sélectionné. L'orge de brasserie donne au producteur le rendement le plus élevé possible par acre de culture.

[Text]

The original location in Winnipeg was favourable. Its malt and its by-products could be shipped at the Crowsnest rates which were equal for barley and for malt. Although many ancillary charges had increased by 1972, the Winnipeg location was still acceptable to expand the facility at that time. The expansion was made in such a way that it is possible to expand the plant again by a further 30,000 metric tonnes—approximately 25% of our production—at less than half the cost of erecting a new facility elsewhere. As shipping to eastern markets and the United States became more expensive, export markets to Japan were explored in 1977. This market developed from 500 metric tonnes in 1978 to 24,000 metric tonnes in 1983—that being 32% of our total production. This has resulted in full production for our company, and we need further expansion. However, as we do compete in world markets, and our distance from Vancouver puts us at a disadvantage to some United States and all Australian and European malsters, it is absolutely necessary that the present freight costs do not increase significantly.

In our main submission, you may observe the devastating effect the freight increases, as suggested by Dr. Gilson, would have on our operations. It seems that processing industries like our own have been overlooked in all deliberations regarding the freight structure, and all the emphasis was placed on the producers. At the same time, it is assumed that the changes in the freight rate structure will be stimulants for agriculture processing on the Prairies.

It is our opinion that the opposite is true. If the net freight rates for barley and malt differ, then it would seem advantageous to build plants in Vancouver and Thunder Bay because then the producer would pay the delivered freight for the barley; the stop-off charge of \$8.80 a metric tonne would not be applicable, and a further saving of \$11 per metric tonne would be realized by stuffing containers at the plant site. Of course, it is not possible for us to walk away from a \$45 million investment, which is the replacement value of our present operation.

• 1300

We realize that in the future freight rates will and should change with inflation. However, we request that all charges be regulated and controlled, including the ancillary charges. We also suggest that stop-off charges for processors be eliminated, as suggested by the Hall commission, in order that we may become competitive with operations in Thunder Bay and eastern Canada. In order that rates for barley and malt remain the same, we support the idea that all subsidies be paid to the railroads.

We also welcome the proposal that \$75 million is to be spent in the Prairies to upgrade and expand our agricultural

[Translation]

L'emplacement original à Winnipeg était intéressant. Le malt et ses sous-produits pouvaient être expédiés aux taux du Nid-de-Corbeau et ces taux étaient les mêmes pour l'orge et pour le malt. Malgré l'augmentation de nombreux frais auxiliaires en 1972, l'emplacement de Winnipeg était encore acceptable pour l'expansion de l'installation à ce moment-là. L'expansion était faite de telle façon qu'il est encore possible d'agrandir l'établissement de 30,000 tonnes métriques... environ 25 p. 100 de notre production... à moins de la moitié du coût de la construction d'un nouvel établissement ailleurs. A mesure que l'expédition vers les marchés de l'Est et les États-Unis devenait plus coûteuse, nous avons exploré les marchés d'exportation vers le Japon en 1977. Ce marché est passé de 500 tonnes métriques en 1978 à 24,000 tonnes métriques en 1983... soit 32 p. 100 de notre production totale. Cela a eu pour résultat une production complète pour notre compagnie et nous avons besoin d'une autre expansion. Toutefois, comme nous soutenons la concurrence sur les marchés mondiaux, et que notre distance de Vancouver nous désavantage par rapport à certains fabricants de malt des États-Unis et à tous les fabricants australiens et européens, il est absolument essentiel que les coûts actuels du fret n'augmentent pas de manière significative.

Dans notre présentation principale, vous pouvez voir quels seraient les effets dévastateurs des augmentations du fret, telles qu'elles sont suggérées par Dr Gilson, sur nos opérations. Il semble que les industries de traitement telles que les nôtres aient été négligées dans toutes les délibérations concernant la structure du fret et que tout l'accent a été mis sur les producteurs. En même temps, on a supposé que les changements dans la structure tarifaire du fret constitueraient des stimulants pour le traitement agricole dans les Prairies.

A notre avis, le contraire est vrai. Si les taux nets du fret d'orge et de malt diffèrent, il semblerait alors avantageux de construire des établissements à Vancouver et à Thunder Bay car le producteur paierait le tarif du fret livré pour l'orge; les frais d'arrêt de \$8.80 la tonne métrique ne seraient pas applicables et on réaliserait une autre économie de 11 dollars par tonne métrique en remplissant les conteneurs à l'établissement même. Bien entendu, il ne nous est pas possible de laisser tomber un investissement de 45 millions de dollars, soit la valeur de remplacement de notre exploitation actuelle.

Nous nous rendons compte que dans l'avenir les tarifs de transport devront changer et changeront en fonction de l'inflation. Toutefois, nous demandons que tous les frais soient réglementés et contrôlés, notamment les frais accessoires. Nous proposons également que soient éliminés les frais d'arrêt exigés des entreprises de transformation, comme l'a suggéré la Commission Hall, afin de nous permettre de concurrencer les opérations de Thunder Bay et de l'Est du Canada. Pour que les tarifs fixés pour l'orge et le malt demeurent les mêmes, nous appuyons l'idée que toutes les subventions soient versées aux compagnies de chemins de fer.

Nous accueillons favorablement aussi la proposition que 75 millions de dollars soient dépensés dans les Prairies pour

[Texte]

processing facilities so that our plants can be modernized and become more efficient. However, at the same time we need freight rates that would allow us in Manitoba to remain competitive not only in the world markets, but also in the Canadian domestic markets.

Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Thank you, sir. I have two members of the committee who have asked to question the witnesses: Mr. Mayer, followed by Mr. Tessier.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. I certainly welcome the members here presenting briefs to the committee. I would like to start off with Mr. Swartz if I can, Mr. Chairman.

At the bottom of the first page in the brief you submitted some time ago, and which we have had a chance to look at, you did not make reference to it today, but you quote, I think, some pretty startling figures where you say that the Canadian Wheat Board annual report shows deductions from the farmers' pools at \$7.40 a tonne for storage and interest. Our U.S. informants tell us that the factor for the American farmer is only 10¢ or 20¢. That is going from something like 30¢ a bushel down to less than 1¢ a bushel. That is a tremendous amount of money. Could you outline where that difference would be, or how that \$7.40 would be if you could?

Mr. Swartz: Mr. Mayer, I am taking figures that were presented to us or provided to us by first the Wheat Board report and second by some of our friends in the United States. I am not really able to totally challenge them. However, I have to assume that what is happening in Canada versus what is happening elsewhere is that we have built across the Prairies fundamentally a storage facility. In the United States, because of increasing freight rates and increasing other costs, they have had to become far more efficient. They have learned how to move grain much more quickly than we have.

Indeed, many places in the United States, many country elevators, are shipping grain at the rate of 56 unit trains a year or more. Now, by unit train I mean a train of 85 hopper cars at a time. When you start moving a commodity at those kinds of rates, you have to schedule your material in from your farmers at a rate that coincides with the rate that you are shipping material out. Therefore, the amount of grain that is stored in any one of those facilities at any given point in time is relatively small. Many of the facilities in the United States are designed more for through-put capacity than for storage capabilities. We note that today we are building a new facility at Prince Rupert that has a fairly large storage capacity.

[Traduction]

améliorer et agrandir les installations de transformation de produits agricoles de sorte que nos usines puissent être modernisées et devenir plus efficaces. Toutefois, il faudrait en même temps des tarifs de transport qui permettent aux entreprises du Manitoba de demeurer concurrentielles non seulement sur les marchés mondiaux, mais aussi sur les marchés canadiens.

Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Epp): Merci, monsieur. Il y a deux membres du Comité qui ont demandé à interroger des témoins, M. Mayer et M. Tessier ensuite.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président. C'est avec plaisir que je souhaite la bienvenue aux gens qui sont ici pour présenter des mémoires au Comité. J'aimerais commencer par interroger M. Swartz, si vous le permettez, monsieur le président.

Dans le mémoire que vous avez présenté il y a quelque temps et que nous avons eu la chance de pouvoir consulter et auquel vous n'avez pas fait allusion aujourd'hui, au bas de la première page, vous citez ce qui me semble des chiffres plutôt étonnants lorsque vous dites que le rapport annuel de la Commission canadienne du blé indique qu'il a été prélevé des coopératives agricoles un montant de \$7.40 la tonne pour frais d'entreposage et d'intérêt. Nos informateurs des États-Unis nous disent que le facteur pour l'agriculteur américain n'est que de 10 ou 20 cents. Ce qui veut dire quelque chose comme 30 cents le boisseau jusqu'à moins de 1 cent le boisseau. C'est un montant considérable. Pourriez-vous dire d'où provient cet écart, ou comment cette somme de \$7.40 est calculée, si vous le pouvez?

M. Swartz: Monsieur Mayer, je prends les chiffres qui nous ont été présentés ou qui nous ont été fournis d'abord par le biais du rapport de la Commission du blé, puis par certains de nos amis aux États-Unis. Je ne peux vraiment pas les contester dans leur ensemble. Toutefois, je dois supposer que ce qui se produit au Canada par opposition à ce qui se produit ailleurs, c'est que nous avons construit essentiellement d'un bout à l'autre des Prairies des installations d'entreposage. Aux États-Unis, étant donné l'accroissement des coûts de transport et d'autres coûts, ils ont dû se montrer beaucoup plus efficaces. Ils ont appris beaucoup plus rapidement que nous comment transporter les céréales.

De fait, à de nombreux endroits aux États-Unis, beaucoup d'exploitants de silos ruraux expédient les céréales au rythme de 56 trains-blocs ou plus par année. Par train-bloc je veux dire un ensemble de 85 wagons-trémies à la fois. Lorsque vous commencez à transporter une denrée à ce rythme, il vous faut prévoir un rythme d'arrivée des marchandises en provenance des cultivateurs, qui coïncide au rythme auquel vous expédiez le matériel. Par conséquent, la quantité de céréales entreposées dans l'une ou l'autre de ces installations à n'importe quel moment donné est relativement faible. Nombre des installations américaines sont conçues pour le transit plutôt que pour l'entreposage. Nous remarquons qu'à l'heure actuelle il se construit une nouvelle installation à Prince-Rupert qui a une capacité d'entreposage passablement grande.

[Text]

In terms of the ability of our system to move grain, I believe the best terminal elevator in Canada turns over about 16 times a year; whereas terminal elevators in the American gulf, say in New Orleans, commonly turn 50 to 60 times a year. So the turnover rate is important in terms of what the interest costs on that grain are from the time you pay the farmer until the time you are paid by your customer, or from the time you pay the farmer until you are able to ship the grain. I think that is what I am addressing.

Mr. Mayer: You mentioned turnover times much greater in the U.S. terminal elevators. Is part of that due to the fact that we do not have all-weather ports, or that Thunder Bay would be considered as an average? Is the turnover time higher at Vancouver than it is at Thunder Bay, for example, because of the shipping season?

Mr. Swartz: I am not totally familiar with that, Mr. Mayer. I think that perhaps some of those questions might better be asked of some of the terminal operators who have appeared, such as the United Grain Growers and others.

Mr. Mayer: Okay. One of the other things that I think this committee has been asking questions on and that we want to address is the potential for diversification and the potential for finding markets for different crops. Your company is in that business; you make reference to it in your brief. Would you care to comment on that, or share some of your concerns or some of the opportunities that you think we have for additional markets in different areas of the world?

Mr. Swartz: We have been one of the largest handlers of specialty crops in Canada. We believe we are one of the largest shippers of mustard seed, if not the largest, in the world. We have been strong advocates of diversification of western Canadian agriculture simply because there are things that we can grow here for which there are markets in the world, and we can grow those things efficiently.

It seems that farmers have embraced this concept as well in increasing their production of the specialty items by significant amounts. For example, in 1961, excluding rapeseed, the total production of specialty crops in the three prairie provinces was about 300,000 acres. By 1981, 20 years later, that had increased to over 1,350,000 acres. Again, I stress that is excluding rapeseed, which is a story in itself.

So farmers are looking for the ability to produce crops that provide them with cash at harvest time. That is important, because currently those crops that they grow for the Wheat Board are subject to delivery quotas, which means that the farmer cannot deliver his crop when he wishes to. I should point out that the American farmer is able to deliver his crop when he wishes to. Farmers are then subject to an initial payment and a final payment at some later point in time when the determination of the Wheat Board sales have been

[Translation]

Pour ce qui est de la capacité de transport des céréales de notre système, je crois que le silo terminus le plus efficace au Canada a un roulement d'environ 16 fois par année tandis que ceux du Golfe américain, par exemple à la Nouvelle-Orléans, enregistrent en général un roulement de 50 à 60 fois par année. Par conséquent, le taux de roulement est important pour ce qui a trait aux coûts d'intérêt sur les céréales entre le moment où vous payez le cultivateur et le moment où vous êtes payé par le client, ou à partir du moment où vous payez le cultivateur jusqu'au moment où vous êtes en mesure d'expédier les céréales. Je pense que c'est ce dont il s'agit.

M. Mayer: Vous avez mentionné des taux de roulement beaucoup plus élevés pour les silos terminus des États-Unis. Est-ce en partie attribuable au fait que nous n'avons pas de ports toutes saisons, ou que le port de Thunder Bay serait considéré comme une moyenne? Le taux de roulement est-il plus élevé à Vancouver qu'à Thunder Bay, par exemple, à cause de la saison d'expédition?

M. Swartz: Je ne connais pas bien tous les aspects de cette question, monsieur Mayer. Je pense que vous auriez peut-être avantage à poser certaines de ces questions à quelques-uns des exploitants des silos terminus qui ont témoigné, notamment les représentants de la *United Grain Growers* et d'autres.

M. Mayer: D'accord. L'un des autres sujets sur lequel le présent comité a posé des questions et que nous voulons examiner, c'est la possibilité de diversifier les marchés et de trouver des débouchés pour diverses cultures. Votre entreprise est engagée dans ce genre d'activité, vous y faites allusion dans votre mémoire. Auriez-vous l'obligeance de commenter là-dessus, ou de faire part de certaines de vos préoccupations ou de nous dire quelles sont, d'après vous, les possibilités d'autres marchés dans différents endroits du monde?

M. Swartz: Nous avons été l'un des plus grands manutentionneurs de cultures spécialisées au Canada. Nous sommes, je pense, l'un des plus importants expéditeurs de graines de moutarde, sinon le premier au monde. Nous avons prôné la diversification de l'agriculture de l'Ouest du Canada, simplement parce qu'il y a des choses que nous pouvons produire à cet endroit et pour lesquelles il y a des marchés dans le monde, et nous pouvons cultiver ces choses d'une manière efficace.

Il semble que les cultivateurs ont accepté ce principe également, parce qu'ils ont accru considérablement leur production de cultures spécialisées. Par exemple, en 1961, sauf pour le colza, la superficie totale de cultures spécialisées dans les trois provinces des Prairies était d'environ 300,000 acres. En 1981, soit 20 ans plus tard, la superficie atteignait plus de 1,350,000 acres. Encore une fois, j'insiste pour dire que cela exclut le colza, ce qui est toute une autre histoire.

Aussi les agriculteurs recherchent-ils la possibilité de pratiquer des cultures qui leur assureront des rentrées au moment de la récolte. C'est important parce qu'à l'heure actuelle les cultures qu'ils produisent pour la Commission du blé sont assujetties à des contingentements de livraison, ce qui veut dire que l'agriculteur ne peut livrer sa récolte lorsqu'il le souhaite. J'aimerais souligner que l'agriculteur américain a la possibilité de livrer sa récolte au moment où il le désire. Chez nous, les cultivateurs reçoivent donc un paiement initial, puis

[Texte]

finalized. So a farmer is not able to adjust his own income to suit the payments that he has to make to his banks and his financial institutions, and he seeks the use of specialty crops—rapeseed being a very significant example—to improve his cash position at times when it suits him best.

Mr. Mayer: Just to pursue that, you mentioned the figures, a number of acres in special crops in 1961 and 1981. Do you see that kind of potential for the next 10 years or 20 years? Is that a possibility in your mind?

Mr. Swartz: In my submission, Mr. Mayer, I pointed out that one of the areas of great interest to western Canadian farmers is the pulse crop—peas, beans, lentils, and so on. Those crops are major consumables throughout the world; in fact they form a large part of the diet in many countries—Mexico, for example.

We can produce those pulses in western Canada. We can produce them well. They are of significant advantage worldwide in as much as they are cheap available sources of protein. They are rapidly growing in their interest to western Canadian farmers. They require a little bit different handling, but by and large they are grain crops—or at least they are produced as grain in as much they are grown for the dry seed of that crop. They are handled like grain, through elevators and bulked in boxcars or bagged as the customer requires, and as such they should be in schedule 1; they are not.

We believe that the future is very very bright for western Canada in the production of these items. Yes, I do see a great potential for expansion.

• 1310

Mr. Mayer: I guess I would agree with you that it seems to me from my recollection that everybody says that we are short of protein around the world and we are not short of carbohydrates, and that would be the kind of need that the pulse crops would address.

Let me conclude by asking a couple of questions of the representatives from Arctic and Continental Grain. The issue you raised with demurrage seems to me to be a very real one. A couple of questions. First of all, is it feasible from the railway point of view that you people have some say in the spotting of cars so you do not get caught? You want to be involved in arranging the cars so you are not caught in demurrage that you have no responsibility for. The second question would be: Rather than removing the demurrage from you, what would you think of assessing everybody demurrage? That would be another way of addressing the problem and treating everybody equally.

[Traduction]

un paiement final à une date ultérieure lorsque la Commission du blé prend une décision au sujet des ventes qu'elle envisage effectuer. Par conséquent, un cultivateur n'est pas en mesure de planifier son propre revenu pour pouvoir effectuer les paiements qu'il doit faire à la banque et aux institutions financières. Il tente donc de recourir à des cultures spécialisées—le colza en est un exemple très significatif—pour pouvoir disposer de l'argent dont il a besoin au moment qui lui convient le mieux.

M. Mayer: Pour poursuivre dans la même veine, vous avez cité des chiffres, un certain nombre d'acres affectées à des cultures spécialisées en 1961 et en 1981. Envisagez-vous ce genre de possibilité pour les 10 ou 20 prochaines années? Envisagez-vous cette possibilité?

M. Swartz: Dans mon mémoire, monsieur Mayer, j'ai souligné que l'un des secteurs qui offrent un grand intérêt pour les cultivateurs de l'Ouest du Canada est la culture de légumineuses—pois, fèves, lentilles et ainsi de suite. Ce sont des produits de très grande consommation à l'échelle mondiale; de fait, ils constituent une grande partie du régime alimentaire dans plusieurs pays—le Mexique, par exemple.

Nous pouvons cultiver, et avec succès, ces légumineuses dans l'Ouest du Canada. Ces produits offrent un avantage considérable à l'échelle mondiale puisqu'ils représentent une source de protéines peu coûteuse. Les cultivateurs de l'Ouest canadien manifestent à leur endroit un intérêt qui croît rapidement. Ces légumineuses nécessitent un traitement un peu différent mais, dans l'ensemble, ce sont des céréales—ou du moins elles sont produites comme des céréales pour autant que leur production vise à obtenir des semences. Leur manutention est identique à celle des céréales, c'est-à-dire qu'elles sont placées dans des silos et transportées en vrac dans des wagons couverts ou mises en sac à la demande du client. Aussi, comme tels, ces produits devraient être inclus dans l'annexe 1, mais ils ne le sont pas.

Nous croyons que la culture de produits spécialisés réserve un avenir très prometteur pour l'Ouest du Canada. Oui, en effet, je conçois de grandes possibilités d'expansion.

M. Mayer: Je crois que je suis de votre avis; il me semble, si je me souviens bien, que l'on fait souvent état de l'insuffisance d'aliments riches en protéines dans le monde, mais il n'y a pas de pénurie d'aliments à forte teneur en glucides au Canada, et c'est ce genre de besoin que la culture de légumineuses pourrait combler.

J'aimerais conclure en posant deux questions aux représentants d'*Arctic and Continental Grain*. La question des frais de stationnement des wagons que vous avez soulevée me semble très importante. Deux questions. Premièrement, du point de vue des sociétés ferroviaires, serait-il plausible que vous ayez votre mot à dire dans la mise en place des wagons pour ne pas être pénalisés? Vous voulez pouvoir donner votre avis sur la mise en place des wagons pour ne pas avoir à payer des frais de stationnement qui sont indépendants de votre volonté. Deuxièmement, plutôt qu'on vous dispense du paiement des frais de stationnement des wagons, que penseriez-vous d'exiger ce paiement de tout le monde? Ce serait là une autre façon

[Text]

Mr. McClintock: Yes, it would. I will answer no to both of them. It is not feasible for us or any other independent unit in the system to determine where those cars should be placed and when they should. The screenings and by-product movement is relatively small compared to the overall movement of board grains and oilseeds.

Mr. Mayer: So you are really caught in the middle of that one. Even if there was a . . .

Mr. McClintock: No.

Mr. Mayer: —willingness on behalf of the railways, there is no way that you could assist. I can understand that you really are caught on that one.

Mr. McClintock: No, and I believe the system as it is run now is probably the better for expediting the movement of cars through ports. The terminal operator and the railroad and, in the case of Vancouver and Thunder Bay, the grain co-ordinator of the CTC decide where and when those cars are to be placed. We do not argue with that. We are saying let us get the system rolling as fast and efficiently as it can, but for God's sake do not charge us demurrage on cars that you have put off on a siding that we have no control over.

Mr. Mayer: Let me just pursue the other one just . . .

Mr. Basford: If I might just add to that, demurrage is a penalty to a wrongdoer. That is its definition, and of course if we . . .

Mr. Mayer: It is a penalty for non-performance.

Mr. Basford: Yes, or for being a wrongdoer. We are in no way a wrongdoer. We are not part of the spotting of these cars.

The reason given for not amending the order in council is that there has been a great deal of money in recent years spent on the acquisition of hopper cars by government for the movement of grain, and therefore they did not want those cars held up; but if you will look at the charts, Appendices D and E, which are the layouts of Rupert and Churchill, you will see that if those dark cars, which are screenings and pellets—if we had some authority to insist that they be dragged out, we would disrupt the orderly movement of cars through that terminal rather than improve it.

Mr. Mayer: Just briefly—I am not suggesting this, but I have heard it suggested that if there were demurrage charges at export position it would end up coming out of the farmers'

[Translation]

d'aborder le problème et de traiter tout le monde sur un pied d'égalité.

M. McClintock: Oui, ce le serait, en effet, mais ma réponse aux deux questions serait non. Il ne serait pas plausible que nous, ni une autre partie au système, puissions déterminer où et quand les wagons devraient être placés. Le transport des criblures et des sous-produits représente une proportion relativement faible du transport des céréales et des oléagineux dont s'occupe la Commission.

M. Mayer: Vous êtes donc coincés. Même si . . .

M. McClintock: Non.

M. Mayer: . . . les sociétés ferroviaires étaient d'accord, vous ne pourriez participer d'aucune façon. Je vois bien qu'il vous est vraiment impossible d'agir.

M. McClintock: Non, et je crois que le système tel qu'il est exploité à l'heure actuelle constitue probablement le meilleur moyen d'assurer le mouvement rapide des wagons dans les ports. L'exploitant de silos et la société ferroviaire et, dans le cas des ports de Vancouver et de Thunder Bay, le coordonnateur des grains de la CCT décident où et quand ces wagons seront mis en place. Nous n'avons aucune objection à cet égard. Ce que nous demandons c'est de permettre au système de fonctionner aussi de permettre au système de fonctionner aussi rapidement et efficacement que possible mais, au moins, ne nous imposez pas des frais de stationnement pour des wagons que vous avez placés sur des voies de service alors que nous n'y pouvons rien.

M. Mayer: Permettez-moi seulement d'ajouter au sujet de l'autre . . .

M. Basford: J'aimerais seulement ajouter que les frais de stationnement des wagons sont une peine imposée à ceux qui ne font pas ce qu'ils doivent faire. C'est la définition et, bien sûr, nous . . .

M. Mayer: C'est la peine imposée pour le non-respect des engagements.

M. Basford: Oui, ou pour ne pas avoir fait ce qui doit être fait. Nous ne sommes aucunement coupables de ne pas avoir fait ce qui doit être fait. Nous ne sommes pas consultés sur la fin en place des wagons.

La raison invoquée pour ne pas modifier le décret du conseil est que le gouvernement a déboursé des sommes importantes au cours des dernières années pour l'achat de wagons-trémies destinés au transport des grains et qu'il ne voulait pas, par conséquent, que le mouvement de ces wagons soit retardé; toutefois, si vous examinez les graphiques, les annexes D et E qui sont des plans de Rupert et Churchill, vous constaterez que si les wagons remplis de criblures et de pellets que représentent les rectangles ombragés, si nous étions en mesure d'insister pour que ces wagons soient déplacés, nous perturberions le mouvement méthodique des wagons arrivés aux silos au lieu de l'améliorer.

M. Mayer: Brièvement . . . je ne propose pas cette façon de procéder mais j'ai entendu d'autres personnes prétendre que si des frais de stationnement des wagons étaient imposés au point

[Texte]

pockets but it would also put some incentive on people to see that those cars are not there any longer. That is why I suggested if you had looked at the fact that if you want to treated equally either do not charge you demurrage or charge everybody else demurrage.

Mr. Basford: That is a question for the grain transportation administration to work out over the next few years in a system of sanctions and incentives. We are saying that we should not be charged demurrage in the meantime and in the administrator working out that system all parties involved and interested in the efficient movement will have their say and their input into an orderly system and into that situation as to should demurrage apply and to whom should it apply and in what circumstances.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Thank you, Mr. Mayer. Mr. McClintock.

Mr. McClintock: Mr. Chairman, may I interject for a second? It might be worthwhile for the committee to hear just briefly Mr. Sus who can explain over his 30 years of experience on the placing of cars what is the actual practice.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Mr. Sus, please.

Mr. Frank Sus (Port Manager, Churchill, Manitoba, Retired): Mr. Chairman, practices in the past in Churchill have been primarily first cars in, first cars out, if at all possible. In the case of pelletized products the flow prohibits the maximum through-put that grain provides. Through the wishes of the Canadian Wheat Board we have in the past concentrated on grain and set by-products aside until such time as they are required. By this time they could become clogged up in the storage yards and boxed in in such a manner that when I do ask for them they are not readily accessible. Therefore the first in, first out then is lost. At the first opportunity the railway switching crews have of spotting some cars for me, they do it. It might have been the last trains that have shown up; even so, we are out of cycle that way. I do not know if there is anything more. Primarily that is the problem that we have encountered with it.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Thank you, Mr. Sus. I would like then to call on Mr. Tessier.

M. Tessier: Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, je voudrais faire un commentaire que j'adresserai à M. Morken et à ses collègues. Comme vous le savez, le mécanisme d'ajout à la liste existe déjà. Il sera possible, après l'adoption de la loi, par l'entremise de règlement, d'ajouter à cette liste. J'aimerais donc dire à M. Basford que nous nous engageons à examiner ces additions.

[Traduction]

d'exportation, ce serait les agriculteurs qui paieraient mais il en résulterait aussi un certain élément de pression qui inciterait les personnes intéressées à faire en sorte que ces wagons n'y soient plus. C'est pourquoi j'ai demandé si vous aviez bien songé au fait que si vous voulez être traités sur un pied d'égalité, il ne faudrait pas vous imposer de frais de stationnement des wagons ou bien en imposer à tous.

M. Basford: Il incombe à l'autorité du transport des grains de régler cette question au cours des prochaines années en élaborant un système de sanctions et de stimulants. Nous disons que nous ne devrions pas avoir à payer les frais de stationnement des wagons dans l'intervalle et que l'administrateur chargé d'élaborer le système en question devrait permettre à toutes les parties qui sont touchées et qui s'intéressent au mouvement efficace de contribuer à l'élaboration d'un système bien organisé et de se prononcer sur la pertinence d'imposer des frais de stationnement, sur ceux qui devraient les payer et sur les circonstances où ces frais seraient impossibles.

Le président suppléant (M. Epp): Merci, monsieur Mayer. Monsieur McLintock.

M. McClintock: Monsieur le président, puis-je ajouter un mot? Il y aurait peut-être lieu que le Comité accorde brièvement la parole à M. Sus qui, en raison de ses trente années d'expérience dans la mise en place des wagons, pourrait nous expliquer quelle est la pratique courante à cet égard.

Le président suppléant (M. Epp): Monsieur Sus, si vous voulez bien.

M. Frank Sus (ancien directeur du port de Churchill Manitoba): Monsieur le président, la pratique courante au port de Churchill, dans le passé, se résumait à ceci: premiers wagons arrivés, premiers wagons servis, dans la mesure du possible. Dans le cas des produits en pellets, la forme du produit ne permet pas de le décharger avec la rapidité maximale que l'on observe dans le cas des grains. Pour respecter les désirs de la Commission canadienne du blé, nous avons, par le passé, accordé la priorité aux grains et laissé de côté les sous-produits jusqu'à ce qu'ils soient requis. Le moment venu, les wagons transportant ces produits pouvaient se trouver entassés et coincés sur les voies secondaires de sorte que, lorsque j'ordonnais de les décharger, ils étaient difficilement accessibles. Dans un tel cas il n'est donc plus possible de respecter le principe premier arrivé, premier servi. Dès que les équipes d'aiguilleurs avaient l'occasion de mettre des wagons en place à ma demande, ils le faisaient. Il pouvait s'agir des derniers wagons arrivés mais, même dans ce cas, l'ordre était rompu. Je ne crois pas qu'il y ait autre chose à ajouter. C'est-là le principal problème auquel nous avons dû faire face.

Le président suppléant (M. Epp): Merci monsieur Sus. Monsieur Tessier.

Mr. Tessier: Thank you, Mr. Chairman.

First, I would like to make a statement which is addressed to Mr. Morken and his colleagues. As you know, a mechanism has already been provided to add to the list. Once the bill has been passed, it will be possible to add to the list in accordance with the regulations. I would like to tell Mr. Basford that we promise to examine these additions.

[Text]

Maintenant, pour ce qui est du *demurrage*, plusieurs autres témoins ont demandé que le *demurrage* soit facturé sur tous les grains. Vous semblez pencher dans l'autre direction, mais nous espérons que le nouvel administrateur, qui sera nommé en vertu du le Bill C-155, examinera toute cette question-là. Nous croyons qu'il est préférable d'attendre le résultat de cet examen. Si nous vous suggérons également d'attendre cette étude, c'est parce que nous souhaitons pouvoir tenir compte de vos recommandations.

J'ai maintenant une question pour M. Swartz. Même si j'ai très peu d'expérience politique, je me dois de lui dire que lorsque nous sommes pris par le temps, la seule façon d'espérer une réponse désirable, c'est de dire ce que l'on veut régler et ce qu'il en coûtera. Vous nous avez cité une certaine liste, mais comme vous le dites dans votre mémoire, elle n'est pas exhaustive et complète. Pourriez-vous nous faire parvenir une liste complète, sinon aujourd'hui, dans les jours qui suivront, des cultures que vous désirez y ajouter? De plus, vous serait-il possible, à ce moment-ci, de nous donner une idée du coût pour les contribuables?

Mr. Swartz: It is difficult for me to give you a complete list of all of the things that could be produced in western Canada that we are not producing today. I can give you a list of the things that we are producing today or have produced at various times, but what we are really saying is that we must not allow Bill C-155 to become a document that suggests to farmers in western Canada what they may or what they may not grow. Consequently, we are suggesting that Schedule I be amended to include everything that might be grown including things that today are not produced. So it really means an embracement of virtually every crop in the world with the exception of those that obviously cannot be produced in western Canada such as sugar-cane and perhaps pimentos and things like that. We are suggesting that we do not by regulation tell farmers that because today there is no market for crambe there will not be one tomorrow. We have already produced crambe in the west and we have done so successfully at one time or another, that being a crop that is crushed as an oilseed primarily for a high erucic acid oil.

• 1320

We have changed our rapeseed production, our canola production, to embrace the low erucic types, but there is still a marketplace for erucic acid-containing oils for certain specialized industrial purposes. We should not tell western farmers they cannot produce lupins, which are a valuable source of proteins in other parts of the world. They can be grown here. We have not been able to successfully penetrate any of those markets yet, but we cannot tell you what the future will bring.

We are trying to deal here with a bill which will be for the future, and we are suggesting it should not be handled in such a way that it precludes the future for some items. I hope this has answered your question.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Mr. Flis.

[Translation]

Now, on the subject of demurrage several witnesses have asked that demurrage be charged on all grains. You seem to have a different opinion but we hope that the new administrator who will be appointed pursuant to Bill C-155 will study this whole question. We believe it is preferable to wait for the results of this study. If we ask you also to wait until it is finished, it is because we wish to be able to take your recommendations into account.

Now, I wish to ask a question of Mr. Swartz. Even if I must tell him that when we are pressed for time, the only hope for a desirable solution consists in specifying what it is we wish to solve and what it will cost. You referred to a certain list but, as you state in your brief, it is neither exhaustive nor complete. Could you send us, if not today, then within the next few days, a complete list of the crops you wish to add? Furthermore, would it be possible, at the present time, for you to give us an idea of the cost for the ratepayers?

M. Swartz: Il m'est difficile de vous donner une liste complète de tous les produits qui pourraient être cultivés dans l'Ouest canadien mais qui ne le sont pas à l'heure actuelle. Je peux vous donner une liste de ce que nous produisons aujourd'hui ou de ce que nous avons produit quelque fois, mais ce que nous disons c'est qu'il faut éviter que le projet de loi C-155 ne devienne un document qui indique qu'agriculteurs de l'Ouest canadien, ce qu'ils peuvent ou ne peuvent pas cultiver. Par conséquent, nous proposons que l'Annexe 1 soit modifiée afin d'inclure tout ce qui pourrait être cultivé y compris les cultures actuelles. Il s'agit donc d'énumérer presque toutes les cultures du monde sauf celles qui ne peuvent évidemment pas être produites dans l'Ouest canadien, par exemple, la canne à sucre et peut-être les piments et les produits agricoles de ce genre. Nous demandons de ne pas assujettir les agriculteurs à un règlement qui dispose que, parce qu'il n'y a pas de débouché pour les crucifères à l'heure actuelle, il n'y en aura pas à l'avenir. Nous avons déjà cultivé des crucifères dans l'Ouest et nous avons connu du succès à un moment ou à l'autre, ces produits étant broyés comme des oléagineux en raison de leur forte teneur en acide érucique.

Nous avons modifié notre production de colza Canola pour adopter les types à faible teneur en acide érucique, bien qu'il existe encore un marché industriel spécialisé pour les oléagineux riches en acide érucique. On ne peut empêcher les agriculteurs de l'Ouest de produire des lupins qui, dans d'autres régions du globe, constituent une bonne source de protéines. On peut les cultiver au Canada. On n'est pas encore parvenu à pénétrer ces marchés, mais on ne peut dire ce que nous réserve l'avenir.

Nous nous efforçons d'examiner un projet de loi ayant des répercussions sur l'avenir et, selon nous, il faut éviter de le traiter d'une façon telle qu'il compromette l'avenir de certains éléments. J'espère que cela répond à votre question.

Le président suppléant (M. Epp): Monsieur Flis.

[Texte]

Mr. Flis: Just a clarification, Mr. Chairman. Does the witness not feel the bill has made that provision, because a simple order in council can add any crop it sees fit to added. The provision is in the bill. Do you not feel it is protection for future crops?

Mr. Swartz: We are not sure what is really entailed in obtaining an order in council. What type of representations will we have to make? What is the timeframe when we are staring at the possibility of a market which may develop rather rapidly. It has developed rather rapidly in some terms for some of these crops. For example, we have gone from no production in 1971 of canary seed across the western provinces, to 97,000 acres by 1981. In a 10-year span we have done a major job in penetrating the world's markets for a relatively small commodity, but it is important to a number of western producers. Though 97,000 acres does not sound like very much, by 1982 it had increased to 207,000 acres.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Mr. Tessier, Mr. Flis, you are on the list. If you want to ask questions, I will be calling on you. Mr. Tessier, please.

M. Tessier: Merci, monsieur le président. J'aurais une deuxième question à poser.

Dans votre mémoire, monsieur Swartz, vous recommandez l'élimination de la limite de 31 millions de tonnes. Puisque le fermier paiera le même tarif, peu importe sa production, comment cette limite pourrait-elle décourager la croissance de production?

Mr. Swartz: The limit of 31 million tonnes gives us a certain amount of concern in terms of how the 31 million tonnes is allocated. How will it apply to some of the specialty crops? Will they be able to access the 31 million-tonne freight entitlement at relatively low statutory rates, or will they not be able to access those rates? If we then take a look at 31 million tonnes and say, in terms of exports from the western region, we have already exceeded the 31 million tonnes—that was by the minister's own statements the other day before this same group... do we have a situation wherein, if we allocate the 31 million tonnes to a producer by saying to a particular producer, your allocation is 580 tonnes; that is what you can access, so when you deliver your grain to whatever system that is what you are entitled to, and beyond it you begin to pay a higher rate? If the farmer, for example, should be unfortunate enough to have a hail storm hit his field, he has lost a valuable entitlement. Should that valuable entitlement then pass automatically to his neighbour who was not hit by the same hail storm, or should the first farmer have a reason to claim upon the second farmer some compensation for his loss of the entitlement? I see the 31 million tonnes as being a cumbersome process which would be very, very hard to administer unless we proceed to nationalize everything, which I am sure is not the intent of this bill.

Mr. Basford: Mr. Chairman, may I just comment very briefly on Mr. Tessier's comment to me.

[Traduction]

M. Flis: Simplement un éclaircissement, monsieur le président. Le témoin ne croit-il pas que le projet de loi en tient compte, parce que, simplement par un décret du conseil, on peut ajouter toute culture agricole jugé utile. Cette disposition fait partie du projet de loi. Selon vous, cela ne protège-t-il pas les cultures agricoles de l'avenir?

M. Swartz: Nous ne savons pas très bien ce qu'entraîne un décret du conseil. Quel genre de démarches devons-nous entreprendre? Quel est l'échéancier lorsque nous envisageons la possibilité d'un marché susceptible de se développer assez rapidement? D'une certaine façon, il a progressé assez rapidement pour certaines de ces cultures. Par exemple, dans l'ensemble des provinces de l'Ouest, la production de millet était nulle en 1971 et, en 1981, nous avons ensemencé 97,000 acres. En l'espace de 10 ans, nous sommes parvenus à pénétrer les marchés du monde avec un produit relativement peu important qui compte pour un certain nombre de producteurs de l'Ouest. Si 97,000 acres ne semblent pas énormes, en 1982, la superficie ensemencée atteignait 207,000 acres.

Le président suppléant (M. Epp): Monsieur Tessier, monsieur Flis, vous êtes inscrits sur la liste. Si vous désirez poser des questions, je vous inviterai à prendre la parole. Monsieur Tessier, s'il vous plaît.

Mr. Tessier: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask a second question.

In your brief, Mr. Swartz, you propose to eliminate the 31 million tonne limit. As the farmer will pay the same rate, whatever his production, how could this limit preclude production growth?

M. Swartz: En limitant la production à 31 millions de tonnes, on doit se soucier de la répartition de ces 31 millions de tonnes. Comment cette limite sera-t-elle appliquée à certaines cultures spécialisées? Pourront-ils tirer profit, à des tarifs statutaires relativement peu élevés, du droit d'expédier 31 millions de tonnes ou bien en seront-ils privés? Si l'on envisage cette limite de 31 millions de tonnes pour ensuite dire, d'après les exportations venant de l'Ouest, que nous avons déjà dépassé cette limite—ce sont exactement les termes utilisés l'autre jour par le ministre devant ce même groupe—la situation n'est-elle pas la suivante: si nous autorisons les producteurs à expédier 31 millions de tonnes et que nous disons à un certain producteur que sa part se situe à 580 tonnes, qu'on lui attribue 580 tonnes, qu'il peut expédier ses céréales au réseau de son choix, que c'est ce à quoi il a droit et que son tarif augmentera s'il dépasse cette limite? Par exemple, si, par malheur, une tempête de grêle devait s'abattre sur son terrain, ne perdrait-il pas un droit important? Ce droit déterminant devait-il alors être transféré automatiquement à son voisin qui a été épargné de la tempête de grêle ou le premier fermier aurait-il alors raison de demander au second fermier de l'indemniser pour la perte de son droit? Selon moi, cette limite de 31 millions de tonnes est très embarrassante et il serait très très difficile de l'appliquer à moins de tout nationaliser, ce que ne vise évidemment pas le présent projet de loi.

M. Basford: Monsieur le président, puis-je répondre très brièvement aux commentaires que m'a adressés M. Tessier?

[Text]

The Acting Chairman (Mr. Epp): Yes, Mr. Basford.

Mr. Basford: We agree with the position that we should wait on the question of demurrage, but in order to wait we need the second amendment we propose. But we are faced with two or three years of very complex litigation in court on the question of demurrage. We are faced with maybe two or three years for the administrator to report on the question of demurrage. We also think it would have been impossible for Bill C-155 to deal with the question. It is just too complex. We are quite ready to wait and participate in the process of drawing up an orderly system of sanctions and penalties, but in order to wait we need the second amendment.

• 1330

Mr. Tessier: Je voudrais simplement ajouter ceci: nous avons entendu toutes les représentations qui nous ont été faites et nous avons bien l'intention d'en tenir compte.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Epp): Merci, monsieur Tessier.

Mr. Althouse, please.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman.

We have an interesting collection of witnesses here today, and I would like to welcome them all. I am not sure that we will get to all of the questions that we might for each of you, but we do have your briefs and your initial statements to work from.

I guess the first question I would like to put, just to get it out of the way, is a question to the Continental Grain group. It seems to be such an easily solved problem, yet the problem seems to be an ongoing one for your company. Have all attempts to deal with this through the Canadian Grain Commission which is responsible for initiating the orders in council that cancelled the demurrage charges on everything else except your product—have all efforts to work through them failed? What seems to be the problem there?

Mr. Maynard: The brief we submitted a number of months ago to the CTC, which was reviewed and heard by the Railway Transport Committee of the CTC, flatly turned us down on the basis that pellets and screenings are not considered grain and therefore are a demurrage item. They did not address the issue of car placement and responsibility as to how those cars are placed.

Mr. Basford: And it is that issue that is being taken on matters of law on the question of leave to appeal to the Federal Court of Appeal in September. We are seeking leave to appeal some of those decisions of the CTC.

Mr. Althouse: But is it not the Canadian Grain Commission that makes those definitions, and could they not correct it very quickly by simply amending the order in council? Have you in fact had discussions with the Canadian Grain Commission which is responsible for that definition in the first place?

[Translation]

Le président suppléant (M. Epp): Oui, monsieur Basford.

M. Basford: Nous convenons qu'il faut reporter à plus tard la question des frais de stationnement des wagons, mais, pour ce faire, la modification que nous proposons est indispensable. Il reste que, sur la question des frais de stationnement des wagons, nous ne pourrions éviter des litiges complexes durant deux ou trois ans devant les tribunaux. Nous devons peut-être attendre deux ou trois ans avant que l'administrateur remette son rapport sur la question des frais de stationnement. Nous croyons également que le projet de loi C-155 n'aurait pu régler la question parce qu'elle est trop complexe. Nous sommes prêts à attendre et à participer au processus d'élaboration d'un système méthodique de sanctions et d'amendes, mais, pour attendre, la seconde modification est essentielle.

Mr. Tessier: I would just like to add that we heard all the representations that were made and we intend to take them into consideration.

Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Thank you, Mr. Tessier.

Monsieur Althouse, s'il vous plaît.

M. Althouse: Merci monsieur le président.

Il y a un groupe intéressant de témoins ici aujourd'hui et j'aimerais leur souhaiter la bienvenue. Je doute que nous puissions répondre à toutes vos questions, mais nous disposons de vos mémoires et de vos déclarations initiales comme point de départ.

J'aimerais poser une première question au *Continental Grain Group*, simplement pour la régler une fois pour toutes. Ce problème me semble facile à résoudre, mais il semble permanent pour votre entreprise. Avez-vous échoué dans toutes vos tentatives de le régler par l'entremise de la Commission canadienne du blé qui est responsable des décrets du conseil qui ont contribué à annuler les frais de stationnement des wagons sur tous les produits, sauf le vôtre? Quelle est la difficulté?

M. Maynard: Le mémoire que nous avons soumis à la CCT il y a quelques mois et que le Comité des transports par chemin de fer a analysé et entendu a carrément été refusé parce que les pellets et les criblures ne sont pas considérés comme des récées et constituent un produit assujéti aux frais de stationnement. Ils n'ont pas tenu compte de la question de la mise en place des wagons, ni de la responsabilité du mode de mise en place de ces wagons.

M. Basford: Et c'est la position que nous avons adoptée en matière de droit concernant l'autorisation d'interjeter appel devant la Cour d'appel fédérale en septembre. Nous demandons l'autorisation d'en appeler de certaines des décisions prises par la CCT.

M. Althouse: Mais ce n'est pas la Commission canadienne du blé qui formule ces définitions et ne pourrait-on pas les corriger très rapidement simplement en modifiant le décret du conseil? Vous êtes-vous entretenu avec la Commission

[Texte]

Mr. Basford: Well, no, there is no definition in the order in council; it is the CTC that has applied definitions to it. We have sought to make representations to change the order in council and to change the orders of the CTC relating to what grain is. That is an ongoing process, but at the moment we have had no success at all.

Mr. Althouse: You have not dealt directly with the Canadian Grain Commission, or even indirectly at this point.

Mr. Basford: No, because application of the demurrage order is the CTC.

Mr. Althouse: Okay. It seemed to me that you are working with a definition that comes from the Canadian Grain Commission, and that might have been the quickest way to solve it.

Do you have plenty of storage at your processing facilities or at the ports so that you could indeed gather enough product at either end to virtually complete this size of order, which you are likely to have at any one time, and ship the cars more or less together? Is that a problem for you?

Mr. Maynard: Very occasionally, it is. We have storage in Prince Rupert ourselves; Arctic has storage in Churchill; and we also move other products through terminal operations in Vancouver of some of the other line companies.

Mr. Althouse: I think we will be having the Canadian Grain Commission before this committee before we finish our hearings. We can perhaps pursue this with them a bit.

I would like to say something to Mr. Kassenaar from the malting company. You have presented a very good brief. We heard some of the problems that your industry is having with the Government of Manitoba brief yesterday, as well. I find it instructive to me as a committee member to see that you are having some of the same problems that a lot of existing though much smaller processors of primary products are having on the Prairies.

I suppose I am fairly familiar with the problems that this rate change creates for people who are processing their own grain into seed grain for further sale, or livestock, or milk, or eggs, or whatever. This particular change makes it very difficult for them too, for slightly different reasons. They find themselves ultimately having to ask themselves the same question you are: Are we in the wrong location now?

The emphasis of this policy change seems to be on export rather than domestic markets. Most of them have geared up to some extent to meet export markets. You chose to do so at Winnipeg, which is your normal base. You seem to be having some success. The way this change will impact upon you appears to mean that your Japanese market will be very hard to continue.

[Traduction]

canadienne du blé qui est la première responsable de cette définition?

M. Basford: Eh bien, non; le décret du conseil ne renferme aucune définition; c'est la CCT qui lui a ajouté des définitions. Nous avons tenté de faire des représentations pour faire modifier le décret du conseil et les décrets de la CCT concernant la définition du terme «céréales». Ces représentations se poursuivent, mais, jusqu'à maintenant, nous avons échoué.

M. Althouse: Jusqu'à maintenant, vous n'avez pas fait affaires directement, ou même indirectement, avec la Commission canadienne du blé.

M. Basford: Non, parce que l'application du décret concernant les frais de stationnement des wagons relève de la CCT.

M. Althouse: Très bien. Selon moi, vous êtes aux prises avec une définition formulée par la Commission canadienne du blé, et cela aurait été la façon la plus rapide de résoudre le problème.

Vos installations de traitement ou les ports comportent-ils assez d'espaces d'entreposage pour que vous puissiez manutentionner assez de marchandises aux deux extrémités pour répondre à une commande de cette importance, laquelle peut à un moment donné, et pour expédier les wagons plus ou moins d'un seul coup? Cela vous pose-t-il un problème?

M. Maynard: Très souvent, oui. Nous possédons des entrepôts à Prince-Rupert, dans l'Arctique, il y a des entrepôts à Churchill; et nous transportons également d'autres produits en passant par les terminaux de certaines autres sociétés ferroviaires à Vancouver.

M. Althouse: Je crois que nous devrions inviter la Commission canadienne du blé à se présenter devant ce comité avant la fin des audiences. Nous pourrions approfondir cette question avec elle.

J'aimerais m'adresser à M. Kassenaar de l'entreprise de malt. Vous avez présenté un excellent mémoire. Nous avons également pris connaissance, hier, de certains des problèmes que le mémoire du gouvernement du Manitoba entraîne pour votre industrie. En tant que membre du comité, je trouve intéressant de constater que vous éprouvez certaines des mêmes difficultés que bon nombre d'entreprises moins importantes de traitement de produits primaires des Prairies.

J'estime être assez au courant des problèmes qu'engendre cette modification des tarifs pour ceux qui traitent leurs propres céréales pour en faire des grains de semence à vendre (ou de bétail, du lait, des oeufs et ainsi de suite). Cette modification entraîne également des difficultés pour eux, mais pour des raisons légèrement différentes. En dernière analyse, ils doivent se poser la même question que vous, sommes-nous au bon endroit actuellement?

Cette politique qu'on désire modifier semble axée sur les marchés des exportations plutôt que sur les marchés intérieurs. La plupart d'entre eux se sont jusqu'à un certain point adaptés aux besoins des marchés des exportations. Vous semblez connaître un certain succès. La façon avec laquelle cette modification vous touche semble signifier qu'il sera difficile de conserver le marché japonais.

[Text]

Other than the proposals you have outlined here—and I am not certain that they are strictly within the ability of the committee to change, though perhaps government amendments might change it . . . —what specific amendments would you like to see that are not in the bill at the present time and which would take into account your type of processing operation?

Mr. J.D. Kassenaar (Executive Vice-President, Dominion Malting Ltd.): Well, of course, as compared with Thunder Bay and eastern plants, we are at a strict disadvantage with the stop-off charge. We subsidize our freight to the eastern markets now by some \$500,000, which our position in Thunder Bay and Toronto does not have. So that is of course one prime concern, as about 60% of our production goes east.

The other thing we would like to see is that basically the freight of barley is the same as the freight of malt.

Mr. Althouse: Barley and malt the same.

Mr. Kassenaar: If the freight rate for barley is the same as the freight rate of malt, I think we could live with it. That is why we think that if the subsidy goes to the railroad, basically not that much will change.

Mr. Althouse: For the information of committee members, the barley that goes into the plant and the weight of the malt that comes out does not really change very much.

Mr. Kassenaar: Oh, yes it does.

Mr. Althouse: It goes up some.

Mr. Kassenaar: It does, because malt is only 4% moisture; barley, of course, is 14%.

Mr. Althouse: So you do reduce the weight of the barley somewhat.

Mr. Kassenaar: We reduce the weight. We also buy, of course, barley that we grade ourselves, because not all barley we receive from the farmers can be used. So we ship that out as feed barley on the Crowsnest, which is a further loss to us.

What we cannot understand from all this . . . you know, we have gone out to create these export markets. I have been invited to go on a mission to communist China either this fall or next spring. Communist China has indicated that over the next five years they would need to import at least 200,000 tonnes of malt. They look at 50,000 tonnes to Canada, and the rest to Australia and Europe. What we cannot understand is we develop all those markets, and suddenly overnight it is gone. As you can see, if we subsidize the domestic market already by \$500,000, there is no way that we can, in our operations, start subsidizing the export market to the same extent.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Your last question, Mr. Althouse, please.

[Translation]

En plus des propositions que vous nous avez signalées—et je doute que le comité soit en mesure de les modifier, bien que des modifications du gouvernement puissent peut-être y parvenir—quels changements précis souhaitez-vous qu'on ne retrouve pas maintenant dans le projet de loi et qui tiendraient compte de votre genre d'entreprise de traitement?

Mr. J.D. Kassenaar (vice-président administratif, Dominion Malting Ltd.): Eh bien, évidemment, par rapport à Thunder Bay et aux usines de l'Est, les frais d'arrêt nous désavantagent considérablement. Actuellement, nous assumons une somme de \$500,000 en frais de transport vers les marchés de l'Est, ce qui n'est pas le cas des entreprises de Thunder Bay et de Toronto. Cela nous préoccupe donc au plus haut point, parce que 60 p. 100 de notre production est acheminée vers l'Est.

Nous voudrions également que l'orge et le malt soient transportés au même tarif.

M. Althouse: L'orge et le malt au même tarif.

M. Kassenaar: Si les frais de transport de l'orge étaient les mêmes que les frais de transport du malt, nous pourrions nous en accommoder. C'est pourquoi nous croyons que peu de choses changeront vraiment si les sociétés ferroviaires obtiennent la subvention.

M. Althouse: Pour la gouverne des membres du comité, je signale que le poids de l'orge qui arrive à l'usine est à peu près identique à celui du malt qui en sort.

M. Kassenaar: Mais pas du tout.

M. Althouse: Le poids augmente quelque peu.

M. Kassenaar: En effet, parce que le malt renferme 4 p. 100 d'humidité et l'orge, évidemment, 14 p. 100.

M. Althouse: Le poids de l'orge diminue donc quelque peu.

M. Kassenaar: Nous réduisons le poids. Nous achetons également, bien sûr, de l'orge que nous classons nous-mêmes parce que nous ne pouvons pas utiliser tout l'orge que nous expédient les agriculteurs. Cette orge est expédiée comme orge fourragère par le Nid-de-Corbeau, d'où une perte additionnelle pour nous.

Il y a une chose que nous ne comprenons pas . . . Vous savez, nous nous sommes efforcés de créer ces marchés d'exportation. On m'a invité à aller en Chine populaire cet automne ou le printemps prochain. La Chine populaire a signalé qu'au cours des cinq prochaines années, elle devrait importer au moins 200,000 tonnes de malt. Le Canada pourrait en fournir 50,000 tonnes et l'Australie et l'Europe le reste. Je ne comprends pas pourquoi nous développons tous ces marchés pour les laisser disparaître du jour au lendemain. Comme vous pouvez le constater, si nous subventionnons déjà le marché intérieur de \$500,000, nos opérations ne nous permettront jamais de nous mettre à subventionner autant le marché des exportations.

Le président suppléant (M. Epp): Une dernière question, monsieur Althouse, s'il vous plaît.

[Texte]

• 1340

Mr. Althouse: Given the two options before you now, are you better off staying as things are or are the prospects for industry better with Bill C-155?

Mr. Kassenaar: I think we probably would be best off, right, if things stayed as they were. The elimination of the stop-off charge of course would improve our situation.

Mr. Althouse: Okay, thank you.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Thank you, Mr. Althouse.

Colleagues, I have been informed by the permanent chairman that there is also a steering committee meeting planned prior to the 2.00 p.m. reconvening of this committee. I have four names remaining on my list, and if it is acceptable to the committee I will restrict each questioner to one question, if that is possible. So in the time-honoured fashion, I imagine you will make it as double-barrelled as possible.

Mr. Neil, please.

Mr. Neil: Thank you very much, Mr. Chairman.

I would like to address my question to Mr. McClintock and Mr. Maynard. I would like to find out first what percentage of their product is shipped as screenings and what percentage of their product is shipped as pellets. I understand that until now all of their products have been shipped at the Crow rate and it is only the pelletized product that has not been included in Schedule I.

I would like to know, as well, from what points in the Prairies they ship their product. Do they ship their product from Churchill to Prince Rupert by train? And what will it mean in increased costs?

Mr. Maynard: Speaking for Arctic Grain Ltd., this year and in most years all our product is raw material screenings, not pelleted. In some years we have shipped pellets, but in the last two years it has been all screenings or rejected grain.

The origin of our material is pretty well all over the Prairies—Lloydminster, Edmonton, Calgary—wherever there is a cleaning process on the Prairies. There are probably eight or 10 different prairie points that we ship from to Churchill and to Prince Rupert.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Thank you, Mr. Neil, for your co-operation. Mr. Clark, please.

Mr. Neil: I addressed both companies.

The Acting Chairman (Mr. Epp): I am sorry. Mr. McClintock, please.

Mr. McClintock: Of our so-called by-product exports I would say that about 10% are in the form of screenings—such as one feed screenings, rapeseed screenings, etc.—and the balance would be 80% in pellet form, wheat bran pellets and grain screening pellets.

[Traduction]

M. Althouse: Étant donné les deux options qui s'offrent à vous, préférez-vous que les choses restent comme elles sont ou bien est-ce que les perspectives pour l'industrie sont meilleures avec le projet de loi C-155?

M. Kassenaar: En effet, je pense que nous aurions intérêt à ce que les choses restent ce qu'elles sont. L'élimination de ces frais d'arrêt améliorerait évidemment la situation.

M. Althouse: D'accord, merci.

Le président suppléant (M. Epp): Merci, monsieur Althouse.

Mes chers collègues, le président permanent m'a informé qu'également une réunion du comité directeur est prévue avant la reprise des travaux du présent Comité à 14 heures. Il reste quatre noms sur ma liste et, si les membres du Comité sont d'accord, je limiterai l'intervention de chaque membre à une question, si c'est possible. J'imagine que, selon notre tradition, vous y mettrez le plus d'éléments possibles.

Monsieur Neil, s'il vous plaît.

M. Neil: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je voudrais poser ma question à M. McClintock et à M. Maynard. J'aimerais d'abord savoir quel pourcentage de leurs produits est expédié en criblures et quel pourcentage de leurs produits est expédié en pellets. À ma connaissance, jusqu'ici, tous leurs produits ont été expédiés au tarif du Nid-de-Corbeau et ce ne sont que les produits en pellets qui ne figurent pas à l'annexe I.

J'aimerais également savoir de quels points dans les Prairies ils expédient leurs produits. Expédient-ils leurs produits de Churchill à Prince Rupert par train? De combien les coûts augmenteront-ils?

M. Maynard: Dans le cas d'*Arctic Grain Ltd.*, cette année et la plupart des années, tous nos produits sont des criblures du produit brut, et non en pellets. Certaines années, nous avons expédié des pellets, mais depuis deux ans, il n'y a eu que des criblures ou des céréales rejetées.

L'origine de nos produits est à peu près l'ensemble des Prairies—Lloydminster, Edmonton, Calgary—partout où il y a des machines à nettoyer dans les Prairies. Il y a probablement huit à dix points différents dans les Prairies depuis lesquels nous faisons des envois vers Churchill et Prince Rupert.

Le président suppléant (M. Epp): Merci, monsieur Neil, pour votre collaboration. Monsieur Clark, s'il vous plaît.

M. Neil: J'ai posé la question aux deux compagnies.

Le président suppléant (M. Epp): Je m'excuse. Monsieur McClintock, s'il vous plaît.

M. McClintock: De nos exportations de sous-produits, je dirais qu'environ 10 p. 100 prennent la forme de criblures, comme les criblures d'aliments, les criblures de colza, etc., et le reste serait à 80 p. 100 sous forme de pellets, pellets de son, de blé et pellets de criblures de céréales.

[Text]

Mr. Neil: There was also a question with respect to the increased cost as a result of this not being included in Schedule I.

Mr. McClintock: We are looking over the past few years at over \$1 million in demurrage. How that applies per tonne I do not know, but it is a significant number.

Mr. Neil: I mean the increased cost in the freight rate as a result of this not being included in the Crow rate.

Mr. McClintock: These items are included in the Crow rate.

Mr. Neil: I understand the pellets are not. You want the pellets included in Schedule I.

Mr. McClintock: The pellets move on Crow rate as well.

Mr. Neil: But not under the new bill, do they? You want it included in the bill?

Mr. McClintock: We want it clarified in the bill to read that pellets are included, so there is no misunderstanding.

Mr. Neil: Yes, but you feel at the present time that the way the bill is written they are not included. Is that right?

Mr. McClintock: That is right. The word "pellets" is not in there.

Mr. Neil: What I want to find out is if they are not included, if that is the interpretation, what will this mean in additional costs for movement of these pellets under a commercial rate as opposed to the Crow rate?

Mr. McClintock: We have no idea. That will be up to the CTC and the railroads. We have been moving them on the Crow rate up to now. It may be four times the rate, which would be \$20 a tonne, which is significant.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Thank you, Mr. Clark, please.

Mr. Clark (Brandon—Souris): My question, Mr. Chairman, is to Mr. Kassenaar with respect to the problem of the stopover costs. There has been reference made by different people to accelerated costs, and I think this is probably more important than I had originally realized. In your view is the stopover cost a penalty which is being levied against western producers such as yourself or is it a cost for which there is a legitimate fee being provided by those providing the transportation system?

Mr. Silverthorne: The stop-off is a privilege given by the railways for the manufacturing, milling or whatever of the product. The railways do provide a service in switching cars into us and switching them out, handling the transit cost. The extra costing for the railways of billing and bookkeeping is a legitimate charge. It used to be 1.5¢; it is now 40¢. It does put us at a disadvantage with Thunder Bay or Vancouver in that

[Translation]

M. Neil: Il y avait également une question au sujet de l'augmentation des coûts du fait que ceci n'était pas inclus dans l'Annexe I.

M. McClintock: Depuis quelques années, il y a eu plus de un million de dollars en frais de stationnement de wagons. Ce que cela représente par tonne, je ne le sais pas, mais c'est un chiffre important.

M. Neil: Je veux dire l'augmentation du coût du tarif des transports du fait que cela n'est pas inclus dans le tarif du Nid-de-Corbeau.

M. McClintock: Ces produits sont inclus dans le tarif du Nid-de-Corbeau.

M. Neil: Que je sache, les pellets ne sont pas inclus. Vous voulez que les pellets figurent à l'Annexe I.

M. McClintock: Les pellets sont également transportés au tarif du Nid-de-Corbeau.

M. Neil: Mais pas d'après le nouveau projet de loi, n'est-ce pas? Vous voulez que ce soit inclus dans le projet de loi?

M. McClintock: Nous voulons que ce soit éclairci dans le projet de loi afin que celui-ci indique que les pellets sont inclus, de façon qu'il n'y ait pas de malentendu.

M. Neil: Oui, mais vous considérez actuellement, de la manière dont le projet de loi est rédigé, ils ne sont pas inclus. Est-ce exact?

M. McClintock: C'est exact. L'expression «pellets» n'y figure pas.

M. Neil: Ce que je veux savoir, s'ils ne sont pas inclus, si c'est là l'interprétation, qu'est-ce que cela entraînera en coûts supplémentaires pour le transport de ces pellets en vertu d'un tarif commercial par opposition au tarif du Nid-de-Corbeau?

M. McClintock: Nous n'en avons aucune idée. Cette question reviendra à la C.C.T. et aux compagnies ferroviaires. Nous les avons fait transporter au tarif du Nid-de-Corbeau jusqu'ici. Ce pourrait être quatre fois le tarif, ce qui représenterait \$20 par tonne, ce qui est important.

Le président suppléant (M. Epp): Merci. Monsieur Clark, s'il vous plaît.

M. Clark (Brandon—Souris): Ma question, monsieur le président, s'adresse à M. Kassenaar et elle a trait au problème des frais d'arrêt. Diverses personnes ont fait allusion à l'accélération des coûts et je pense que ce phénomène est probablement plus important que je ne l'avais pensé à l'origine. À votre avis, les frais d'arrêt constituent-ils une pénalité qui est imposée aux producteurs de l'Ouest comme vous ou bien est-ce plutôt un coût pour lequel il existe des frais légitimes qui sont fournis par ceux qui offrent le système de transport?

M. Silverthorne: L'arrêt est un privilège accordé par les compagnies ferroviaires pour la fabrication, la mouture ou toute autre transformation du produit. Les compagnies ferroviaires offrent un service en nous ajoutant des wagons et en nous les enlevant, et assument le coût de transit. Le coût supplémentaire de facturation et de tenue de livres pour les compagnies ferroviaires constituent des frais légitimes. Ceux-ci

[Texte]

the Crow rates end at those points and therefore there is not a stopover. It has already reached the end product. At 40¢ it is a very costly part of our business and adds greatly to the rates.

Mr. Clark (Brandon—Souris): Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Thank you, Mr. Clark.

I just want to inform committee members that Mr. Basford and Mr. Maynard are trying to catch a flight in a brief period of time. If you have any questions, maybe you should direct them to them.

Mr. Mazankowski, please.

Mr. Mazankowski: My question, Mr. Chairman, is directed to representatives of Dominion Malting Limited. The Manitoba government has recommended that malting plants located on the prairies be licensed as process elevators and thereby be free to take delivery of barley directly from the producers. I suspect you would support that. Have you in the past attempted to make that arrangement, and if so, what was the response?

Secondly, perhaps you might give the committee some idea from the standpoint of the total industry what constitutes your export and your domestic market in percentage terms.

Finally, your counterpart, the Prairie Malt Association, with respect to ancillary charges are advocating that ancillary charges be established on a statutory basis or prescribed by the CTC rather than the open-ended concept. You have called, for example, in the case of stop-off charges for them to be eliminated totally. Why would there be a difference of opinion between the two? I suspect that in your case part of your problem is your geographic location vis-à-vis your competitors' in Canada.

Mr. Kassenaar: Yes, of course for shipping east the stop-off charges would affect us more than Prairie Malting. Prairie Malting was only built in 1979, and it is more export-oriented than we are. The stop-off charges affect us more because in order to get the Crow rate we have to ship straight through. In other words, if we ship to Thunder Bay and we buy barley in Regina we pay the railroads the mileage rate and then we pay the stop-off charge of \$8.80 and then we get the farmers' money back.

• 1350

You ask what percentage we export now. We export 32% of our production to Japan. But if we ship west to Vancouver, we have to cancel this transit business. If we ship west, we cannot ship straight through, because there is very little barley grown in Kenora. So we have to select our barley in Alberta, Sas-

[Traduction]

ont déjà été 1.5 cent; ils représentent maintenant 40 cents. Cela nous défavorise par rapport à Thunder Bay ou Vancouver dans la mesure où les tarifs du Nid-de-Corbeau se terminent à ces points. Et, par conséquent, il n'y a pas d'arrêt. Il a déjà atteint le produit fini. À 40 cents, cela représente une partie très coûteuse de notre commerce et ajoute fortement aux tarifs.

M. Clark (Brandon—Souris): Merci.

Le président suppléant (M. Epp): Merci, monsieur Clark.

Je veux seulement informer les membres du Comité que M. Basford et M. Maynard veulent prendre l'avion d'ici peu. Si vous avez des questions, vous devriez peut-être les leur poser.

Monsieur Mazankowski, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Ma question, monsieur le président, s'adresse aux représentants de *Dominion Malting Limited*. Le gouvernement du Manitoba a recommandé que les usines de malt qui sont situées dans les Prairies soient reconnues comme silos de transformation et aient donc la possibilité de prendre livraison de l'orge directement des producteurs. Je suppose que vous êtes en faveur d'une telle mesure. Dans le passé, avez-vous essayé d'obtenir ce permis et, le cas échéant, quelle a été la réponse?

Deuxièmement, vous pourriez peut-être donner au Comité une certaine idée de l'optique de l'industrie dans son ensemble de ce que sont votre marché d'exportation et votre marché intérieur en pourcentage.

Enfin, votre équivalent, la *Prairie Malt Association*, voudrait que les frais accessoires soient établis par la loi ou prescrits par la C.C.T. plutôt que d'avoir une structure ouverte. Par exemple, vous avez réclamé que les frais d'arrêt soient totalement abolis. Pourquoi y aurait-il une différence d'avis entre les deux? Je soupçonne que, dans votre cas, une partie de votre problème est votre situation géographique par rapport à celle de vos concurrents au Canada.

M. Kassenaar: Oui, évidemment, pour le transport vers l'Est, les frais d'arrêt nous toucheraient davantage qu'ils ne toucheraient *Prairie Malting*. *Prairie Malting* n'a été établie qu'en 1979 et elle est plus tournée vers l'exportation que nous le sommes. Les frais d'arrêt nous touchent davantage puisque, pour obtenir le tarif du Nid-de-Corbeau, nous devons faire des expéditions directes. En d'autres termes, si nous faisons une expédition à Thunder Bay et achetons de l'orge à Regina, nous payons aux compagnies ferroviaires le tarif selon la distance parcourue et nous payons ensuite les frais d'arrêt de \$8.80 puis nous obtenons le remboursement de l'argent des agriculteurs.

Vous demandez quel pourcentage nous exportons maintenant. Nous exportons 32 p. 100 de notre production au Japon. Mais si nous expédions à l'Ouest vers Vancouver, nous devons annuler cette activité de transport. Si nous expédions à l'Ouest, nous ne pouvons pas expédier directement, parce qu'il y a très peu d'orge qui est cultivé à Knora. Nous devons donc choisir

[Text]

katchewan, Manitoba, bring it to Winnipeg, and cancel all that freight in order to get the Crowsnest to Vancouver.

Mr. Mazankowski: But is there a legitimate charge or a legitimate case to be made for the stop-off charge from the standpoint of the people that are providing the service?

Mr. Kassenaar: We realize that there is a service.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Kassenaar: You know, we realize that. It was 1.5¢ a hundred, but it has gone up to 40¢. That is where we say it should be regulated, because we do not believe the railroad's costs have gone up more than 1,000% in the last 10 years.

Mr. Mazankowski: Yes, but you are not saying that it should be regulated; you are saying it should be eliminated.

Mr. Kassenaar: Well, okay, maybe the railroad will then come in with proper switching charges. That is a possibility, of course.

Mr. Mazankowski: All right. Yes.

Mr. Kassenaar: But do not call it a stopover charge any more; call it a switching charge and then let the railroad prove that they actually charged a cost. But do not let them go up 1,000% in 10 years.

Mr. Mazankowski: Yes, okay. Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Hargrave, please.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I apologize for not being here when the witnesses were introduced at the beginning; I am sure the reason is obvious. But I would like to address some remarks and a question, a related one maybe, to those representing Continental Grain and Arctic Grain.

I note from your presentation that the export of screenings and pellets is an entirely new business which did not exist 10 years ago and which should in future years significantly increase the revenue of farmers since it permits the sale of what was a waste produce and so on. I can only assume that 10-year period applies to the export of pellets and screenings and not to the domestic use of them. As far as I am concerned, I have used screenings for many many years.

Mr. McClintock: Yes, that is correct. I suppose we should have said it did not exist in volume in the last 10 years.

Mr. Hargrave: Yes.

Mr. McClintock: I think we were exporting pellets 10 years ago, but they were not nearly the volume that we are exporting today, nor will we in another five years.

[Translation]

notre orge en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba, l'amener à Winnipeg, et annuler tout ce chargement afin de profiter des tarifs du Nid-de-Corbeau jusqu'à Vancouver.

M. Mazankowski: Mais est-ce qu'il y a une raison valable qu'on peut invoquer pour justifier les frais d'arrêt du point de vue de ceux qui assurent le service?

M. Kassenaar: Nous nous rendons bien compte que le service existe.

M. Mazankowski: Oui.

M. Kassenaar: Nous nous en rendons compte, vous savez. Le tarif était de 1,5 cents le cent livres, mais il a monté jusqu'à 40c. C'est pourquoi nous pensions qu'il devrait être réglementé, parce que nous ne croyons pas que les coûts des sociétés ferroviaires ont grimpé de plus de 1000 p. 100 au cours des deux dernières années.

M. Mazankowski: Oui, mais vous ne dites pas qu'il devrait être réglementé, vous dites qu'il devrait être éliminé.

M. Kassenaar: Bon, d'accord. Peut-être alors les sociétés ferroviaires réclameront-elles des frais d'aiguillage appropriés. C'est évidemment une possibilité.

M. Mazankowski: D'accord. Oui.

M. Kassenaar: Mais ne parlez plus de frais d'arrêt: parlez de frais d'aiguillage et laissez les sociétés ferroviaires prouver que ces frais compensent réellement un coût. Mais ne les laissez pas monter leurs tarifs de 1,000 p. 100 en dix ans.

M. Mazankowski: Oui. D'accord. Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Epp): Merci monsieur Mazankowski. Monsieur Hargrave s'il vous plaît.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président.

M. le président, veuillez m'excuser de mon absence au moment de la présentation des témoins; je crois que la raison en est évidente. Mais j'aimerais formuler quelques commentaires et poser une question, complémentaire peut-être, aux représentants de *Continental Grain* et d'*Arctic Grain*.

Je note dans votre présentation que les exportations de criblures et de pellets sont une activité entièrement nouvelle, qui n'existait pas il y a dix ans et qui devrait accroître substantiellement au cours des prochaines années les revenus des agriculteurs, car elle permet de vendre ce qui était auparavant des résidus, etc. Je dois forcément supposer que la période de dix ans ne vaut que pour l'exportation de pellets et de criblures et non pour leur usage au pays même, car j'utilise moi-même des criblures depuis de nombreuses années.

M. McClintock: C'est exact. Nous aurions sans doute dû préciser que cette activité n'existait pas en termes de volume au cours des dix dernières années.

M. Hargrave: Oui.

M. McClintock: Je crois que nous exportons des pellets il y a dix ans, mais nous n'approchions même pas des quantités que nous exportons aujourd'hui et nous ne le ferons pas plus dans cinq ans.

[Texte]

Mr. Hargrave: I would like to tell the witnesses that I am completely supportive of their request for those two amendments. I think they are entirely justified, and I hope they are successful in that.

I would like you to bring the committee up to date on what has happened with respect to the old situation, where screenings tended to pile up at the export ports. In earlier days I think they were hard to dispose of for some time, and they were actually hard to get. For example, in my area around Medicine Hat, the only reason I was ever able to get them and turn them into pellets or feed them straight to my cattle was because we have some flour mills there, and I think they were glad to get rid of them.

Could you tell us what has happened with respect to, first of all, what I think is the tendency in these newer and much more modern country elevators, where they have the facilities now, it is my understanding, to remove, if not all of those screenings, a good portion of them and never have to physically transport them to an export port . . . ? If that is the case, has that added the supply to your business in either form, either as pellets or screenings? Are we going to see more of this and less of the actual screenings ending up at, say, Vancouver or Prince Rupert or even Churchill?

Mr. McClintock: As you are probably aware, the majority of the pellets are generated at the terminal points. The system that we have encourages cleaning at terminal points. Part of the reason for that is perhaps that we have a Crow rate in the first place. The new elevators that the elevators are building do not, in general, have cleaning capability. Some do, but this is not something that I have seen, and I do not intend to see it over the next four or five years. Now, if you see changes in the Crow and the elimination of demurrage on these products, it might encourage cleaning on the Prairies, which to me makes more sense.

Mr. Hargrave: Just a short one on the same line. Then you do not see any significant change so far, even as a result of the newest designs of country elevators able to remove the screenings. You do not see that in the future, unless of course the freight rates do indeed make that difference. Is that about it?

Mr. McClintock: We do not see a massive build-up, but with the increase in shipments off the Prairies for export, you are seeing more cleaning in the facilities that are there: you are seeing more cleaning in the inland terminals because of the greater volume moving; the flour mills are still generating increasing quantities.

Mr. Hargrave: Would you agree that there should indeed be, I think, an increasing demand on the Prairies for this product if more of it were available at the point of origin?

Mr. McClintock: Yes, I would say certainly in Alberta.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

M. Hargrave: J'aimerais dire aux témoins que je les soutiens entièrement dans leur demande visant ces deux modifications. Je crois qu'elles sont tout à fait justifiées et j'espère qu'elles réussiront à les faire adopter.

J'aimerais expliquer au Comité ce qui a changé par rapport à l'ancienne situation, où les criblures avaient tendance à s'accumuler aux ports d'exportation. Je crois que pendant une certaine période, au début, il était difficile de s'en débarrasser, et il était en fait difficile de s'en procurer. Par exemple, dans ma région, aux environs de Medicine Hat, la seule raison pour laquelle j'ai pu jamais en obtenir et les transformer en pellets ou les donner directement en nourriture au bétail, c'est qu'il y avait des minoteries dans la région et que ça faisait leur affaire de s'en débarrasser.

Pourrions-vous nous dire quelle est la situation au sujet en premier lieu, des silos de collecte récente et beaucoup plus modernes, qui sont de plus en plus équipés, à ce qu'on m'a dit, d'installations capables d'enlever une bonne partie, sinon la totalité, de ces criblures, sans qu'il soit jamais nécessaire de les transporter physiquement vers un port d'exportation . . . ? Si tel est le cas, vos approvisionnements ne sont-ils pas accrus, sous forme de pellets ou de criblures? Cette tendance s'accroîtra-t-elle et verra-t-on moins de criblures aboutir, disons, à Vancouver, à Prince-Rupert ou à Churchill?

M. McClintock: Comme vous le savez probablement la majorité des pellets sont produits aux silons portuaires. Le système actuel incite à effectuer le nettoyage aux silos portuaires. C'est peut-être en partie parce que nous bénéficions des tarifs du Nid-de-Corbeau. Les nouveaux silos construits par les compagnies de grain ne sont pas, en général, équipés pour le nettoyage. Certains peuvent le faire, mais ce n'est pas une tendance que j'ai observée, et je ne crois pas que cela se produira d'ici à quatre ou cinq ans. Toutefois, si les tarifs du Nid-de-Corbeau sont modifiés et si on élimine les frais de stationnement des wagons pour ces produits, cela pourrait favoriser le nettoyage dans les Prairies, ce qui serait plus sensé à notre avis.

M. Hargrave: Une courte question sur le même sujet. Vous n'apercevez donc pas de changement significatif jusqu'ici, même avec les nouveaux modèles de silos de collecte capables d'enlever les criblures. Vous ne prévoyez pas de changement, à moins bien sûr que les tarifs de transport ne fassent la différence. C'est à peu près cela?

M. McClintock: Nous ne prévoyons pas d'augmentation massive, mais l'accroissement des expéditions destinées à l'exportation à partir des Prairies, il se fait plus de nettoyage dans les installations qui existent déjà; il se fait plus de nettoyage dans les silos situés à l'intérieur des terres parce que les quantités transportées sont plus grandes; les minoteries produisent encore des quantités accrues.

M. Hargrave: Diriez-vous qu'il y aurait, comme je le pense, une augmentation de la demande de ce produit dans les Prairies si on pouvait en disposer plus abondamment au point d'origine.

M. McClintock: Oui, je dirais certainement en Alberta.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président.

[Text]

The Acting Chairman (Mr. Epp): Thank you, Mr. Hargrave.

I want to, on behalf of the committee members, thank our witnesses for appearing. I would like to also request from committee members that we append their written briefs to the proceedings of this morning.

Some hon. Members: Agreed.

The Acting Chairman (Mr. Epp): Thank you, gentlemen.

The next session of this committee will start in approximately 15 minutes, at 2.00 p.m.

The committee is now adjourned.

[Translation]

Le président suppléant (M. Epp): Merci monsieur Hargrave.

Je tiens à remercier, au nom des membre du Comité tous les témoins qui se sont présentés devant nous. J'aimerais aussi demander la permission aux membres du Comité d'annexer les mémoires au procès-verbal de ce matin.

Des voix: Accepté.

Le président suppléant (M. Epp): Merci, messieurs.

La prochaine séance de ce Comité commencera dans environ 15 minutes à 14 heures.

La séance est maintenant ajournée.

AFTERNOON SITTING

• 1400

The Vice-Chairman: We will now resume consideration of our term of reference; it is 2.00 p.m. and a quorum is present. I must first of all instruct the people with camera equipment that we operate under the rules of the House of Commons and committees. You can take pictures before the proceedings, but once the proceedings commence you must remove your equipment from the room. So we will give you half a minute and then ask you to leave the area.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, a point of order.

The Vice-Chairman: Yes, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on the point of order, if you will recall yesterday in the testimony of the Manitoba government, I asked the officials if they had any copies of studies on which they based their statements. They replied in the affirmative and those documents have been made available to me. I am not sure if they have been filed with the Clerk of the Committee but, if so, I would draw it to the attention of the committee that these documents should be included in the proceedings for yesterday preferably, but if not, should be included today.

The Vice-Chairman: Yes, the clerk has received copies. Is it agreed that we accept to have these included in the proceedings of yesterday? Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Vice-Chairman: Thank you. I welcome and call upon the representatives of the Manitoba Pool Elevators. The list given me shows Mr. W. W. Fraser, President, Mr. Bill Strath, Vice-President, and Mr. Greg Arason, Corporate Secretary. Do you have other associates? You do. Thank you.

Two other groups requested to be present at this time, Swan River Pool and Kenville Pool.

We are resuming consideration of Bill C-155 an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le vice-président: Nous allons maintenant reprendre l'examen de notre mandat; il est 14 heures et le quorum est atteint. Je dois d'abord dire aux personnes qui ont du matériel photographique que nous sommes assujettis aux règles régissant la Chambre des communes et les Comités. Vous pouvez prendre des photos avant les délibérations, mais une fois que celles-ci auront commencé, vous devrez enlever votre équipement de la salle. Nous allons donc vous donner 30 secondes avant de vous demander de partir.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je désire soulever une question d'ordre.

Le vice-président: Oui, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, au sujet de la question d'ordre, vous vous rappellerez hier qu'au cours de la déposition du gouvernement du Manitoba, j'ai demandé aux représentants s'ils avaient des copies des études sur lesquelles ils fondaient leurs déclarations. Ils ont répondu par l'affirmative et ont mis ces documents à ma disposition. Je ne suis pas sûr qu'ils ont été déposés auprès du secrétaire du Comité, mais si c'est le cas, je demanderais au Comité de les inclure dans les travaux d'hier, et, dans le cas contraire, de les inclure dans ceux d'aujourd'hui.

Le vice-président: Oui, le secrétaire en a reçu des copies. Sommes-nous d'accord pour les inclure dans les travaux d'hier? Sommes-nous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le vice-président: Je désire souhaiter la bienvenue et donner la parole aux représentants du *Manitoba Pool Elevators*. Sur la liste qu'on m'a remise figurent les noms de M. W.W. Fraser, président, de M. Bill Strath, vice-président et de M. Greg Arason, secrétaire. Avez-vous d'autres collègues? Vous en avez d'autres? Je vous remercie.

Deux autres groupes ont demandé à être présents aujourd'hui. Il s'agit de *Swan River Pool* et du *Kenville Pool*.

Nous reprenons l'étude du projet de loi C-155 une Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain

[Texte]

grain and to amend certain Acts in consequence thereof. We are on Clause 2.

I invite the principal spokesman of the Manitoba Pool Elevators to make a statement before we proceed to questions. Mr. Fraser, please.

Mr. W.W. Fraser (President, Manitoba Pool Elevators): Thank you, Mr. Chairman. Members of the committee, I am pleased to appear before the Transport committee on this important matter. I have with me today Mr. Greg Arason, our corporate secretary; Mr. Bill Strath, our Vice-President; Mr. Frank Sissons, our Director from Portage la Prairie; and Mr. Ken Edie, Director from Dugald.

Mr. Strath and Mr. Arason have been very involved, as I have been, on this transportation issue over the past two years and are familiar with the development of this legislation and Manitoba Pool Elevators' grain transportation policy. The other two gentlemen, although they have not been quite as directly involved are, as I said earlier, directors and therefore I think could, if it is their wish or the wish of anybody on the committee, answer a direct question to do with their particular area.

I intend to briefly review the Manitoba Pools' structure, our policy development process, our major interest in this matter and highlight our significant concerns. Following my remarks, we will endeavour to answer any inquiries which the committee might wish to make.

As you are aware, the three pools have filed a detailed submission for your consideration. While we do not intend to review that brief in detail at this time, I can assure you that Manitoba Pool Elevators strongly supports the joint pool submission, and recommends that your committee seriously consider our suggested amendments to Bill C-155. We are of the opinion that such amendments would substantially improve the legislation, particularly as it affects grain producers in this province, the majority of whom we represent.

We commend the committee for its decision to travel across Canada and hear witnesses. The issue is of great concern to all Canadians and the special efforts of the committee provide us with added confidence that this proposed legislation will be thoroughly reviewed before implementation.

Manitoba Pool Elevators represents over 18,000 producer-members who do business with the pool in any given year. That is reflected in a grain handle of approximately 58% of the provincial deliveries to primary elevators, a large share of provincial fertilizer and chemical sales, and over 2,000 head of cattle sold each year through our three auction markets. However, Manitoba Pool is more than a co-operative business enterprise. It is also a major farm policy organization in this province. In fact, no other farm organization directly involves as many producers in the agricultural policy process. The pool is a grass roots organization, structured to permit policies

[Traduction]

de l'Ouest et qui modifie certaines lois en conséquence. Nous en sommes à l'article 2.

Je demanderais au principal porte-parole du *Manitoba Pool Elevators* de faire une déclaration avant que nous passions aux questions. Nous vous écoutons, monsieur Fraser.

M. W.W. Fraser (président du Manitoba Pool Elevators): Je vous remercie, monsieur le président. Messieurs les membres Comité, je suis heureux d'être présent devant le Comité des transports pour vous parler de cette importante question. Je suis accompagné aujourd'hui par M. Greg Arason, notre secrétaire, M. Bill Strath, notre vice-président, M. Frank Sissons, notre directeur de Portage la Prairie et M. Ken Edie, directeur de Dugald.

Tout comme moi, MM. Strath et Arason ont été activement mêlés à la question du transport au cours des deux dernières années et connaissent bien ce projet de loi ainsi que la politique du transport du grain régissant le *Manitoba Pool Elevators*. Comme je l'ai dit précédemment, nos deux autres collègues occupent des postes de directeur et même s'ils n'ont pas été mêlés au problème d'aussi près, ils peuvent, je crois, s'ils le désirent ou si un membre du Comité le désire, répondre aux questions se rapportant à leur domaine d'activités.

Mon intention est d'examiner brièvement la structure du *Manitoba Pool Elevators*, notre processus de réglementation ainsi que le principal intérêt que nous portons à cette question et de souligner nos principales préoccupations. À la fin de mes observations, nous tenterons de répondre aux questions du Comité.

Comme vous le savez, les trois pools ont présenté un mémoire détaillé afin que vous l'étudiiez. Bien que nous n'ayons pas l'intention d'examiner ce mémoire en détail pour le moment, je puis vous assurer que le *Manitoba Pool Elevators* appuie fortement la proposition visant à former un pool conjoint et recommande que votre Comité procède à un examen sérieux des modifications que nous suggérons d'adopter au projet de loi C-155. Nous estimons que ces modifications amélioreraient grandement la loi, surtout dans les secteurs où elle porte atteinte aux producteurs de grain de cette province, dont nous représentons la majorité.

Nous félicitons le Comité d'avoir pris la décision de siéger à travers le Canada et d'entendre des témoins. La question est d'un grand intérêt pour tous les Canadiens, et les efforts particuliers du Comité nous portent à croire que cette loi proposée sera examinée en profondeur avant d'être mise en application.

Le *Manitoba Pool Elevators* représente plus de 18,000 membres qui font affaire avec le pool au cours d'une année donnée. À preuve, nous manutentionnons environ 58 p. 100 du grain que la province livre aux éleveurs régionaux, nous occupons une large part des ventes d'engrais et de produits chimiques de la province et nous vendons chaque année plus de 2,000 têtes de bétail par le biais de nos trois marchés aux enchères. Toutefois, le *Manitoba Pool Elevators* est plus qu'une société coopérative. Il est également l'un des principaux organismes de réglementation agricole et cette province. En fait, aucun autre organisme de ce genre ne fait participer

[Text]

originating at the local level to be debated at various stages until they eventually become the policy of this organization.

The pool has local committees at over 150 separate locations as well as several special committees relating to our livestock and oil-seed crushing operations. These committees are designated into 40 sub-districts across the province and the sub-districts in turn make up 8 directors' districts. Each year, individual pool members elect the representatives to the committees and sub-district councils. Councillors then elect 80 Manitoba Pool Elevators delegates who are responsible for reviewing operations, establishing pool policy and electing an eight-member board of directors.

It is a democratic process with a democratic structure which formulates pool policy. In an average year, the pool holds between 80 and 1,000 meetings across the province at the committee and council levels. In addition to a week-long annual meeting, pool delegates meet within their district or at special general meetings several times during the year. The board of directors meets monthly and the president and vice-president are elected annually from among their number.

To say that the grain transportation issue has been the predominant issue at these many meetings over the past several years would be an understatement. The pool policy on grain transportation was developed through debate at these meetings during several years and was confirmed by the delegates as recently as April 1983. We believe it is important for the members of this committee to understand that policy process and the basis for our appearance before you today. Throughout the public debate and development of this legislation, the participation of the pools was questioned and referred to as "protection of the pools' vested interest". We make no apologies for our participation as in its proper interpretation, the vested interest of the pool is the protection of the interest of 18,000 members, the facilities which they own and their objective in achieving the lowest possible cost of shipping the grain from the farm gate to final destination.

There are those who questioned our participation for other reasons. Some felt that the historic Crow rate should not be altered and that the pool should not be involved in any discussions leading to change. Our members directed us to do otherwise. They recognized the need for an improved rail transportation and went so far as to say that under proper conditions they would be prepared to pay more to move their grain by rail.

The pool is not negative towards freight rate reform, but our members are united in their opposition to a number of the related propositions which have been brought into the discus-

[Translation]

autant de producteurs dans le processus de réglementation agricole. Le pool est un organisme populaire, structuré de façon à ce que les règles établies au niveau local puissent être débattues à différents niveaux, jusqu'à ce qu'elles deviennent la politique de l'organisme.

Le pool a des comités locaux à plus de 150 endroits distincts ainsi que plusieurs comités spéciaux reliés à l'élevage et au broyage des graines oléagineuses. Ces comités sont regroupés en quarante sous-divisions régionales à travers la province, lesquelles sont divisées en huit districts de directeurs. Chaque année, les membres du pool élisent les représentants des comités et des conseils des sous-divisions régionales. Les conseillers élisent ensuite quatre-vingts délégués au *Manitoba Pool Elevators*, qui sont chargés d'examiner les activités, d'établir la politique du pool et de choisir un conseil d'administration formé de 8 membres.

La politique du pool est établie de façon démocratique, grâce à une structure de type démocratique. Au cours d'une année ordinaire, le pool tient entre 80 et 1,000 réunions de comité et de conseil à travers la province. En plus de tenir une réunion annuelle d'une semaine, les délégués du pool se rencontrent plusieurs fois par année dans leurs districts ou à des assemblées générales extraordinaires. Le conseil d'administration se réunit tous les mois, et c'est parmi les membres qui le composent qu'on élit tous les ans le président et le vice-président.

C'est peu dire que d'affirmer que la question du transport du grain a été la principale question examinée à ces nombreuses réunions tenues au cours des dernières années. La politique du pool relative au transport a été élaborée au cours de débats qui ont eu lieu à ces réunions pendant plusieurs années et a été approuvée par les délégués pas plus tard qu'en avril 1983. D'après nous, il est important que les membres de ce Comité comprennent ce processus de réglementation et la raison de notre présence devant vous aujourd'hui. Pendant toute la durée du débat public et de l'élaboration de cette loi, on s'est interrogés sur la participation des pools, que l'on a qualifiée de mesure visant à protéger les intérêts acquis des pools. Nous ne nous excusons pas de notre participation, car, si l'on interprète bien cette affirmation, la protection des intérêts acquis du pool signifie en fait la protection des intérêts de 18,000 membres, des installations qui leur appartiennent et de l'objectif qui consiste à payer le moins cher possible pour expédier le grain de la ferme au point d'arrivée ultime.

Il y a ceux qui se sont interrogés sur notre participation pour d'autres raisons. Certains estimaient que le tarif du Nid-de-Corbeau, qui est passé à l'histoire, ne devrait pas être modifié et que le pool ne devrait pas participer à des discussions visant à obtenir des changements. Nos membres nous ont donné la directive contraire. Ils ont reconnu la nécessité d'avoir un système de transport ferroviaire amélioré et sont même allés jusqu'à dire que, dans des conditions appropriées, ils consentiraient à payer davantage pour expédier leur grain par chemin de fer.

Le pool n'est pas contre la réforme du tarif du transport, mais nos membres se sont unis contre un certain nombre de propositions connexes avancées dans les discussions. Lorsqu'il

[Texte]

sions. The stated objective of the Government of Canada in initiating the process of change was to improve the rail transportation system and provide adequate revenue to the railways for moving grain. Some saw this as an open-ended opportunity to attempt to solve every perceived problem in agriculture, regional development, or the marketing of farm products.

• 1410

While we recognize the problem in these other areas, it is simply too much to expect, in effect it is impossible to resolve all these issues within the context of revising the statutory freight rates. Grain exports are the lifeblood of the Prairie region and extremely important to our economy. If changes are implemented, they must assure our ability to service the export market at a cost which the producer can afford.

Feeding and processing are very important to our region as well, and we recognize the benefits of increasing those activities wherever possible. However, there is no point in providing a product unless there is a market and an adequate return. The problems of the processing industry, and the livestock sector in particular, are not entirely due to subsidized freight rates. They must be resolved, and we support continued efforts to do so. But we must not jeopardize the grain export sector at the same time.

Manitoba Pool Elevators supports the principle of an improved rail transportation system as an objective of Bill C-155. We commend the government for a number of provisions within the bill, including payment of subsidies directly to the railways; provision for service guarantees; protection from excessive freight cost increase; and an ongoing government financial commitment toward grain transportation costs.

As outlined in the joint pool brief, we have a number of serious concerns and I would like, Mr. Chairman, to read out those concerns. They are on the second page of our brief but I would ask your indulgence that I can, although I know you suggest we do not read from our brief. This part of it, I think, is important enough that I would ask your indulgence so that we may do so.

I am talking now of a number of serious concerns.

First, Bill C-155 restricts government participation to a maximum of 31.1 million tonnes. This is clearly a disincentive to increased production and imposes an unjustified cost burden on the grain producers. The legislation must therefore remove the volume cap.

[Traduction]

a entamé le processus de changement, le gouvernement du Canada a déclaré que son objectif était d'améliorer le système de transport ferroviaire et d'assurer aux compagnies de chemin de fer un revenu adéquat leur permettant de transporter le grain. Certains y ont vu une occasion inconditionnelle pour essayer de régler tous les problèmes qu'ils croyaient percevoir dans le domaine de l'agriculture, de l'expansion régionale et de la commercialisation des produits agricoles.

Nous admettons qu'il existe des problèmes dans ces autres domaines, mais cela est simplement trop demander, en fait il est impossible de résoudre toutes ces questions par la simple révision des taux réglementaires du transport de marchandises. Les exportations de céréales sont le moteur de la région des Prairies et représentent un apport capital pour notre économie. Les changements qui seront mis en oeuvre doivent garantir notre capacité de desservir le marché des exportations à un coût que le céréaliculteur est en mesure de supporter.

L'engraissement et la transformation sont également des activités très importantes pour notre région et nous entrevoyons les avantages qu'il y aurait à accroître ces activités dans la mesure du possible. Cependant, il est absolument inutile de fournir un produit sans marché et sans garantie d'un rendement satisfaisant. On ne peut attribuer totalement les problèmes de l'industrie de la transformation, et du secteur du bétail en particulier, aux taux subventionnés de transport de marchandises. Ces problèmes doivent être réglés et nous appuyons tout effort constant fait en ce sens. Mais, ce faisant, il ne faut pas compromettre l'avenir du secteur de l'exportation des céréales.

La *Manitoba Pool Elevators* souscrit au principe d'un meilleur réseau ferroviaire, un des objectifs que poursuit le projet de loi C-155. Nous louons le gouvernement pour avoir inclus un certain nombre de dispositions dans le projet de loi, entre autres le versement de subventions directement aux compagnies ferroviaires, des garanties de subventions directement aux compagnies ferroviaires, des garanties de service, une protection contre des hausses exorbitantes au titre des coûts du transport de marchandises, et finalement, un engagement financier permanent de la part du gouvernement à l'égard des coûts du transport des céréales.

Comme le souligne le mémoire conjoint présenté par le pool, un certain nombre de points nous préoccupent grandement et j'aimerais, monsieur le président, vous en faire la lecture à haute voix. Ils sont énoncés à la deuxième page de notre mémoire. Je vous demanderais d'être indulgent si je lis le mémoire, même si vous avez proposé que nous nous en abstenions. L'extrait que je veux vous lire est, je crois, suffisamment important pour que je sollicite votre indulgence.

Je vais maintenant énumérer les points qui nous préoccupent grandement.

Premièrement, le projet de loi C-155 limite la participation du gouvernement à 31.1 millions de tonnes tout au plus. Cette mesure ne favorisera manifestement pas l'accroissement de la production et impose un coût injustifié aux céréaliculteurs. La loi doit donc rayer la mention de la capacité.

[Text]

Second, the legislation permits variable or incentive rates to be established after 1985-1986. The pools unequivocally reject any variable rate concept which allows rate discrimination between shipping points, other than on a distance-related basis.

Third, the liability of shippers for rail cost increases must adequately recognize producers' ability to pay, the important principle of government sharing of future railway cost increases, and the maintenance of a competitive and viable grain industry in relation to other major exporting countries. The submission identifies the mechanism to achieve a realistic and equitable approach to funding rail cost increases.

Fourth, government investment in grain-dependent branch lines and hopper cars must be adequate to ensure outstanding commitments are fulfilled and the branch line rehabilitation program is completed.

Fifth, adequate mechanisms must be included to ensure appropriate sanctions guaranteeing railway performance. The legislation must permit the government to use any funds withheld from the railways as a consequence of an inadequate investment, to make the required capital investments in the rail system on behalf of the railway.

Sixth, the make-up of the Senior Grain Transportation Committee should be reduced in size from 21 representatives to 16, in order for this group to be more effective. The powers of the Grain Transportation Agency and the administrator must not restrict nor interfere with the orderly marketing and responsibilities of the Canadian Wheat Board in achieving its sales objective.

Seventh, the government has identified through proposed amendments to Bill C-155 a number of additional grains and products to be included under the new statutory rate. The pools believe some additional specialty crops should also be included in this legislation.

Eighth, the principle of minimum compensatory rates, which currently apply to canola oil and meal east of Thunder Bay, should be continued and extended to other oilseed products processed on the Prairies.

Mr. Chairman, on behalf of the members of Manitoba Pool Elevators, I must express appreciation for the opportunity to present these views. This would appear to be one of the final stages of a very long and demanding process. Our members' policies have been advocated to Dr. Gilson as well during the subsequent task force deliberations, directly to ministers, members of Parliament, and government officials, and at many meetings across the country.

[Translation]

Deuxièmement, la loi prévoit la fixation de taux variables ou incitatifs après 1985-1986. Les pools rejettent sans équivoque toute notion de taux variable qui permet que soit exercée une discrimination envers des points d'expédition basée sur les taux plutôt que sur la distance.

Troisièmement, la responsabilité des producteurs à l'égard des augmentations des coûts des services ferroviaires doit tenir compte suffisamment de la capacité de payer des producteurs, du principe important en vertu duquel le gouvernement s'engage à partager les hausses futures des coûts des services ferroviaires, et du maintien d'une industrie des céréales concurrentielle et viable par rapport aux autres grands pays d'exportation. Le mémoire décrit comment aborder de façon réaliste et équitable le financement des hausses des coûts des services ferroviaires.

Quatrièmement, le gouvernement doit investir suffisamment au chapitre des embranchements tributaires du transport du grain et des wagons-trémies afin de garantir que les engagements qui n'ont pas encore été honorés le soient et que le programme de remise en état des embranchements soit achevé.

Cinquièmement, des mécanismes acceptables doivent être incorporés au projet de loi, qui prévoieraient des peines appropriés représentant une garantie d'un rendement satisfaisant de la part des compagnies ferroviaires. La loi doit autoriser le gouvernement à utiliser les retenues effectuées auprès des compagnies ferroviaires dont l'investissement a été trop faible pour faire les immobilisations nécessaires dans le réseau ferroviaire au nom des compagnies.

Sixièmement, en vue d'assurer l'efficacité du Comité supérieur du transport du grain, il y aurait lieu de ramener le nombre de représentants de 21 à 16. Les pouvoirs de l'Office du transport du grain et de l'administrateur ne doivent en aucun cas restreindre ou gêner la commercialisation méthodique et les responsabilités de la Commission canadienne du blé pour atteindre ses objectifs de ventes.

Septièmement, le gouvernement a désigné dans ses modifications proposées au projet de loi C-155 d'autres grains et produits qui seront touchés par le nouveau taux réglementaire. Les pools croient que d'autres cultures spéciales devraient également être visées par la loi.

Huitièmement, les taux compensatoires minimum s'appliquant à l'heure actuelle à l'huile canola et à la farine à l'est de Thunder Bay devraient être maintenus et s'appliquer également à d'autres produits tirés des graines oléagineuses transformés dans les Prairies.

Monsieur le président, au nom des membres de la *Manitoba Pool Elevators*, j'aimerais dire combien nous apprécions cette occasion de faire connaître nos opinions. Il semble qu'il s'agisse de l'une des dernières étapes d'un processus très long et exigeant. Les politiques de nos membres ont été défendues devant M. Gilson, de même que durant les délibérations ultérieures du groupe de travail, devant les ministres, les députés, et les hauts fonctionnaires du gouvernement, ainsi qu'à l'occasion de nombreuses réunions organisées dans tout le pays.

[Texte]

We would be pleased to elaborate or answer any questions which the committee may wish to raise.

Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Fraser.

As often occurs with large organizations, there is some representation that wants to give a minority report. It has been indicated, and the steering committee decided that those who have a minority report should give it at the same time as the principal organizations.

Is the representative here from Swan River? I would like him to come forward and his version of his local pool committee.

Mr. Ken Sigurdson (Swan River, Manitoba, Delegate, Manitoba Pool Elevators): Mr. Chairman. I am a Manitoba Pool Elevators delegate. I am here to express the views of the farmers in my particular area and some of the areas around. I just have a presentation I would like to read through, if I could at this time.

The Vice-Chairman: Proceed.

Mr. Sigurdson: I welcome the opportunity to meet with the Transport committee and express some pool members' concerns of the federal government's attempts to dismantle the Crow rate.

Numerous studies and royal commissions have studied, reviewed and analysed the Crow rate, the latest being the Hall report, which could be described as a blueprint for Prairie agriculture.

Every major farm organization as well as the four Prairie governments all agreed with the basic Hall report recommendations. If the federal government was sincere in searching for a consensus, it would have supported the Hall report. They did not support Hall because it did not give the railways the kind of control of the system they wanted, even though compensation was offered to the railways.

Since that time, we saw the creation of the Prairie Rail Action Committee completely undermining the Hall recommendations of a prairie rail authority, and we have seen other reports overturn some of the PRAC recommendations.

In 1977, Carl Snively did a railway costing, which he updated in 1982. Even though he stated he deliberately overestimated many of the costs, it became gospel. The Pepin proposal of February 28, 1982, inflated Snively's figures even further. Gilson inflated them even further, and we saw the latest Pepin proposal inflate them even further.

Clearly, the federal government wants to give the railways money and has used the Crow rate as an excuse to do that. We have seen the parent pool companies coerced into participating in the Gilson sham and several other kangaroo committees set up by the Minister of Transport, Mr. Pepin.

[Traduction]

Nous préciserions nos opinions ou nous répondrions avec plaisir à toute question que pourrait poser le Comité.

Merci, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Fraser.

Comme cela est souvent le cas dans de grandes organisations, certains représentants souhaiteraient déposer un rapport exprimant l'opinion d'une minorité. Le Comité directeur a décidé que ces personnes le feraient au même moment que les organisations principales.

Le représentant de Swan River est-il ici? Je lui demanderais de s'avancer et d'exposer les vues de son comité local.

M. Ken Sigurdson (Swan River, Manitoba, délégué de la Manitoba Pool Elevators): Monsieur le président, je suis un délégué de la *Manitoba Pool Elevators*. Je suis ici pour faire connaître le point de vue des agriculteurs de ma région et des quelques régions avoisinantes. J'aimerais simplement lire ma déclaration, si vous me le permettez.

Le vice-président: Allez-y.

M. Sigurdson: Je suis heureux d'avoir l'occasion de rencontrer le Comité des transports et d'exprimer certaines préoccupations des membres du pool concernant les tentatives du gouvernement fédéral de décomposer le taux du Nid-de-Corbeau.

De nombreuses études et commission royales d'enquête ont examiné et analysé le taux du Nid-de-Corbeau, le dernier rapport en ligne étant celui de la commission Hall que l'on pourrait qualifier de schéma directeur de l'agriculture dans les Prairies.

Toutes les grandes exploitations agricoles et les quatre gouvernements provinciaux des Prairies ont souscrit aux recommandations fondamentales du rapport Hall. Si le gouvernement fédéral cherchait vraiment à arriver à un consensus, il aurait appuyé le rapport Hall. Il n'e a rien fait parce que le rapport n'attribuait pas aux compagnies ferroviaires autant de contrôle sur le réseau qu'elles l'auraient souhaité, même si on leur offrait un dédommagement.

Depuis ce temps, le Comité de développement ferroviaire des Prairies a été créé et a fait table rase des recommandations Hall en vue de la mise en place d'une administration du transport ferroviaire dans les Prairies. D'autres rapports ont annulé quelques recommandations du CDFP.

En 1977, Carl Snively a fait une étude des coûts, qu'il a mise à jour en 1982. Même s'il a déclaré avoir délibérément surestimé de nombreux coûts, cette étude est devenue la bible. La proposition présentée par M. Pepin le 28 février 1982 a gonflé encore plus les chiffres de Snively. Gilson l'a imité à son tour et Pepin est revenu à la charge dans sa dernière proposition.

De toute évidence, le gouvernement fédéral veut donner de l'argent aux compagnies ferroviaires et il s'est servi du taux du Nid-de-Corbeau pour le faire. Nous avons pu constater que les sociétés mères ont été contraintes de participer à l'imposture

[Text]

Conservative transport critic, Don Mazankowski, and the Conservative caucus have betrayed their farmer constituents by, first, having Bill C-155 pass second reading; secondly, by proposing the so-called freedom-of-choice option. "Freedom of choice" is a catchy phrase. However, the choices given by Mazankowski are like giving the condemned man the choice between hanging and the electric chair. Mr. Mazankowski should know that farmers are too clever to play a game where the only decision made by the players is what colour of uniforms they wore.

Impact on farm and community. While the federal government has gone to a great lengths to plead the railways' case, nothing has been done to examine the impact on farmers. What impact studies have been done by the federal government? On November 25, 1981, the hon. Hazen Argue stated:

As a Minister involved in Cabinet discussions on the subject, I am taking a very close look. I strongly suggest that you take a close look. I do not intend to let the wool be pulled over my eyes, and I do not believe that farmers can afford to have it pulled over theirs.

By 1990, under the Pepin proposal or scheme, Manitoba farmers will have paid an extra \$430 million in freight costs.

The financial editor of the *Regina Leader Post* states:

• 1420

... that the Pepin proposal by 1990, in terms of higher costs will have the same impact as removing oil and potash from Saskatchewan. By 1990 nearly \$1 billion will be removed from the prairie economy. Certainly that \$1 billion will have an extremely negative impact on production, and Canadian farmers will contribute less to the Canadian economy in terms of balance of payments. For this \$1 billion annual legacy to the railways, farmers will be asked to develop a costlier centralized system, a system built around inland terminals and unit trains. The proposed section 45.(1) gives the railways power to establish variable freight rates. Additionally, the powers of the GTA administrator undermine, weaken and spell the demise of the Canadian Wheat Board.

In the April 21 edition of *The Western Producer* Carl Snavely states:

I think there will be changes in the structure of the grain handling system.

[Translation]

de Gilson et plusieurs autres comités irréguliers ont été constitués par le ministre des Transports, M. Pepin.

Le critique du Parti conservateur en matière de transport, Don Mazankowski, et le caucus du Parti conservateur ont trahi leurs électeurs agriculteurs, premièrement, en permettant que le projet de loi C-155 soit adopté en deuxième lecture, et deuxièmement en proposant la prétendue formule de la liberté de choix. La «liberté de choix» est une expression pleine de pièges. Cependant, les choix que donne M. Mazankowski aux agriculteurs ressemblent à ceux que l'on donne aux condamnés à mort: la pendaison ou la chaise électrique. M. Mazankowski devrait savoir que les agriculteurs sont trop astucieux pour jouer un jeu dans lequel la seule décision que peuvent prendre les joueurs concerne la couleur de leur uniforme.

Incidence sur les fermes et les communautés. Le gouvernement fédéral s'est donné beaucoup de mal pour défendre la cause des compagnies ferroviaires, mais l'incidence sur les agriculteurs a été passée sous silence. Quelles études le gouvernement fédéral a-t-il réalisées pour déterminer l'incidence de sa proposition? Le 25 novembre 1981, M. Hazen Argue a déclaré ceci:

En qualité de Ministre participant à des discussions du Cabinet sur ce sujet, j'étudie de près la question. Je vous incite fortement à faire de même. Je n'ai pas l'intention de m'en laisser accroire et je ne crois pas que les agriculteurs peuvent se le permettre également.

D'ici 1990, en vertu de la proposition ou du plan Pepin, les agriculteurs du Manitoba auront versé 430 millions de dollars supplémentaires au titre des coûts du transport des marchandises.

Le rédacteur de la section des finances du *Regina Leader Post* fait la déclaration suivante:

... en 1990, le projet Pépin aura, pour ce qui est de la hausse des coûts, les mêmes effets que si l'on enlevait le pétrole et la potasse à la Saskatchewan. En 1990, l'économie des Prairies sera amputée de près de 1 million de dollars. De toute évidence, ce retrait de 1 million aura une influence extrêmement négative sur la production et les cultivateurs canadiens contribueront moins à l'économie canadienne et la balance des paiements s'en ressentira. Pour que les compagnies de chemins de fer puissent recevoir ce cadeau annuel de 1 million de dollars, les cultivateurs auront l'obligation d'élaborer un système centralisé plus cher, un système construit autour de terminus intérieurs et de trains unitaires. Le paragraphe 45.(1) du projet de loi donne aux compagnies de chemins de fer le pouvoir d'établir des taux de fret variables. En outre, les pouvoirs de l'administrateur de la Loi sur le transport des grains de l'Ouest ébranlent et affaiblissent la Commission canadienne du blé et appellent même la disparition de cet organisme.

Dans le numéro du 21 avril du *Western Producer*, Carl Snavely déclare:

Je crois que la structure du système de manipulation du grain sera modifiée.

[Texte]

It happened in the United States, and I am not in a position to say that it is good or bad, but that is where technology is leading us. Snavelly said that the National Farmers' Union, which strongly opposes freight rate change, is the Canadian farm organization which best grasps the implications of the Crow change. Snavelly says:

The NFU sees the problem very well. Their policy is to save the family farm. I sympathize, but technology is against the family farm, so some family farms will be destroyed while others will adapt and come back.

Family farms will be destroyed. What more can be said?

As to the view of farmers and consensus, during the whole process since the Hall report, farmers' views have been ignored, not only by Pepin and the federal government but also by the pools themselves. The following four resolutions were passed by four out of five sub-districts in District 7 of Manitoba Pool Elevators. I will just read those resolutions which were made in 1982.

Sub-district 701, the sub-district in which I am, passed the following resolution on March 30, 1982. Mr. Chairman, this represents approximately the views of 3,500 to 4,000 pool elevator members in these resolutions. On March 30, 1982, the following resolution was passed:

Be it resolved that Sub-district Council 701, Manitoba Pool Elevators declares that the statutory Crowsnest Pass rates are not bargainable, and that we affirm these rates as the historic right of western farmers in western Canada.

And that was carried.

Sub-district Council 702, and that is the Benito, Durban, Kenville, Minitonas area, passed the following resolution on March 29, 1982:

Whereas the economic effect of any change in the rate of shipping grain would be disastrous to farmers in the community, and whereas the railways have been adequately and handsomely paid for hauling grain, and that the historic Crowsnest Pass rate was enshrined in law and was one of the reasons for the growth and development of western Canada's economy; therefore, be it resolved that Sub-district 702 of the Manitoba Pool Elevators oppose any change in the amount of money that farmers pay in hauling grain.

That was carried unanimously by their sub-district.

Sub-district 704 of the Manitoba Pool Elevators, March 24, 1982, passed the following resolution, and that area is Gilbert Plains, Grandview and Ethelbert.

Be it resolved that the Crow rate be retained as non-negotiable.

[Traduction]

C'est arrivé aux États-Unis, et je ne suis pas bien placé pour dire si c'est bien ou mal, mais c'est dans cette direction que la technologie nous conduit. Snavelly a dit que le Syndicat national des cultivateurs, qui s'oppose fortement au changement des taux de fret, est l'organisation agricole canadienne qui comprend le mieux les conséquences des modifications apportées à l'accord du Nid-de-Corbeau. Snavelly déclare:

Le S.N.C. voit très bien le problème. Son idée est de sauver la ferme familiale. Je sympathise avec lui, mais la technologie est contre la ferme familiale; ainsi, certaines fermes familiales seront détruites alors que d'autres s'adapteront et prendront le dessus.

Les fermes familiales seront détruites. Que puis-je dire de plus?

Quant à l'opinion des cultivateurs et à un consensus, depuis le dépôt du rapport Hall et au cours de toute l'affaire, non seulement Pépin et le gouvernement fédéral mais les pools eux-mêmes n'ont pas tenu compte de l'opinion des cultivateurs. Quatre des cinq sous-districts du District 7 du *Manitoba Pool Elevators* ont adopté les quatre résolutions suivantes. Je vais seulement lire ces résolutions adoptées en 1982.

Le sous-district 701, dont je fais partie, a adopté la résolution suivante le 30 mars 1982. Monsieur le président, cela représente l'opinion d'environ 3,500 à 4,000 membres du pool. Le 30 mars 1982, la résolution suivante a été adoptée:

Qu'il soit résolu que le Conseil du sous-district 701, le *Manitoba Pool Elevators*, déclare que les taux statutaires de l'accord du Nid-de-Corbeau ne sont pas négociables et que nous déclarons que ces taux représentent le droit historique des fermiers de l'Ouest canadien.

Et elle a été adoptée.

Le Conseil du sous-district 702, c'est-à-dire les régions de Benito, de Durban, de Kenville, de Minitonas, ont adopté la résolution suivante le 29 mars 1982:

Attendu que les conséquences économiques de tout changement apporté aux prix de transport du grain seraient désastreuses pour les cultivateurs de l'endroit et attendu que les compagnies de chemins de fer ont reçu des sommes d'argent plus que suffisantes pour transporter le grain et que les taux de l'accord du Nid-de-Corbeau ont été consacrés par la loi et qu'ils expliquent en partie la croissance et l'expansion de l'économie de l'Ouest canadien; par conséquent, qu'il soit résolu que le sous-district 702 du *Manitoba Pool Elevators* s'oppose à toute modification du prix que les fermiers paient pour le transport du grain.

Cette résolution a été adoptée à l'unanimité par le sous-district.

Le sous-district 704 du *Manitoba Pool Elevators* a adopté, le 24 mars 1982, la résolution suivante; il s'agit des régions de Gilbert Plains, de Grandview et d'Ethelbert.

Qu'il soit résolu que les taux du Nid-de-Corbeau soient considérés comme non négociables.

[Text]

I think I missed one, Mr. Chairman. Yes, Sub-district Council 703, and that is the Roblin area, passed the following resolution on February 1, 1982:

That our council go on record as being violently opposed to any increased freight rates being charged to the farmer, and that no change be made to our statutory Crow rate.

So there are the four out of the five sub-districts supporting retention of the Crow rate as it now exists.

Recently I read where 39,000 people had sent in petitions and letters to the Transport minister for retention of the Crow rate, while only 69 had asked for change. Could it be that the Transport Minister Pepin does not believe in democracy. No one can tell me that with all the power which is vested with the federal government that the Crow rate cannot be maintained and, at the same time, the rail system upgraded. The farmers believe there is an historical, overwhelming consensus which is that the Crow rate remain as the historic rate of western Canada. Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Sigurdson. Before proceeding to questions, the Chair on behalf of the committee, wants to inquire as to whether there is a representative here from the Kenville Pool committee? I would also inquire if there is anyone here representing the United Grain Growers of Vista. I ask that because they had requested to be heard, but the Clerk of the Committee was unable to reach them. We will now proceed to questioning.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order. The previous witness was going to comment when you asked about the Kenville Wheat Pool Committee.

Mr. Sigurdson: Yes, Sub-district 702, I believe, is the Kenville Pool committee, or part of the Kenville Pool Committee. I believe they were going to present their resolution, if I am correct, but I presented it in my brief.

The Vice-Chairman: Thank you very much. We will now proceed to questioning with Mr. Neil.

Mr. Neil: Thank you very much, Mr. Chairman. I would, first of all, like to welcome Mr. Fraser and other members of the Manitoba Pool, and ask with respect to the 18,000 members in your brief, is this your total membership, or is this the total number of people who actually deliver grain at this time to the elevator?

Mr. W. Fraser: Mr. Arason, would you answer that, please.

Mr. G. Arason (Corporate Secretary, Manitoba Pool Elevators): Yes, Mr. Chairman and Mr. Neil, when we make a mailing to what we call our total membership, that mailing consists of approximately 40,000 individual mail-outs. The 18,000 that we referred to are individual active producers who do business with us on a year-to-year basis.

[Translation]

Je pense qu'il en manque un, monsieur le président. Oui, le Conseil du sous-district 703, la région de Roblin, a adopté la résolution suivante le 1^{er} février 1982:

Qu'il soit porté au dossier que notre conseil s'oppose fortement à toute augmentation des taux de fret demandés aux cultivateurs et que notre taux statutaire du Nid-de-Corbeau ne soit aucunement modifié.

Ainsi, il y a quatre des cinq sous-districts qui sont en faveur du maintien du taux du Nid-de-Corbeau qui est en vigueur actuellement.

Tout récemment, j'ai lu que 39,000 personnes avaient envoyé des pétitions et des lettres au ministre des Transports, en faveur du maintien du taux du Nid-de-Corbeau, alors que seulement 69 personnes demandaient des changements. Se pourrait-il que le ministre des Transports, M. Pépin, ne crois pas en la démocratie? Personne ne peut me convaincre qu'avec tous les pouvoirs que le gouvernement fédéral possède, celui-ci ne peut maintenir les taux du Nid-de-Corbeau ni, en même temps, améliorer le système ferroviaire. Les cultivateurs croient qu'il existe un consensus historique écrasant selon lequel les taux du Nid-de-Corbeau doivent demeurer les taux historiques de l'Ouest canadien. Je vous remercie, monsieur le président.

Le vice-président: Merci, monsieur Sigurdson. Avant de passer aux questions, le président aimerait savoir, au nom du Comité, si un représentant du pool de Kenville est ici présent? J'aimerais savoir aussi s'il y a un représentant de l'association *United Grain Growers*, de Vista. Je demande cela parce qu'elle voulait être entendue, mais le greffier du Comité n'a pas réussi à communiquer avec eux. Nous passons maintenant aux questions.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Le témoin précédent allait faire un commentaire lorsque vous avez posé une question au sujet du comité du pool de blé de Kenville.

M. Sigurdson: Oui, le sous-district 702, je crois, est le comité du pool de Kenville, ou une partie du comité du pool de Kenville. Je pense qu'ils allaient présenter leur résolution, si j'ai raison, mais je l'ai présentée dans mon mémoire.

Le vice-président: Je vous remercie beaucoup. Nous passons maintenant aux questions. La parole est à vous, monsieur Neil.

M. Neil: Merci beaucoup, monsieur le président. En premier lieu, j'aimerais souhaiter la bienvenue à M. Fraser et aux autres membres du pool du Manitoba. Pour ce qui est des 18,000 membres mentionnés dans votre mémoire, s'agit-il du total de vos membres ou du total de personnes qui, en fait, apportent du grain actuellement à l'élevateur?

M. W. Fraser: Monsieur Arason, pourriez-vous répondre à cette question, s'il vous plaît?

M. G. Arason (secrétaire, Manitoba Pool Elevators): Oui, monsieur le président et monsieur Neil, lorsque nous envoyons des communiqués à ceux que nous appelons nos membres, nous mettons à la poste environ 40,000 enveloppes distinctes. Les 18,000 dont nous avons parlé sont des particuliers, des producteurs actifs qui traitent avec nous tous les ans.

[Texte]

Mr. Neil: I see. Now, I think you can understand the dilemma that we as members of this committee find ourselves in, in that we have two opposing views voiced by two farmer-owned organizations. The United Grain Growers appeared before us and expressed their views indicating that they were in favour of payment to the producers. Your position, of course, is opposed to that.

The United Grain Growers indicated the following to us in their brief, and I will read just one paragraph. They said:

Regardless that the United Grain Growers facilities and services are owned by farmers, it is a fact that what benefits United Grain Growers as a business enterprise or, indeed, any business servicing farmers, is not necessarily, by definition, of most benefit to farmers.

Now, I would assume, Mr. Fraser, that you find yourselves as a pool in the same situation. Is this correct?

Mr. W. Fraser: If, sir, I understand your question, I suppose to some degree, yes.

Mr. Neil: Can you give us some indication as to why we have two farmer-owned organizations representing farmers, and a substantial number of farmers in each instance, who have different views with respect to the method of payment and to a number of other matters.

Mr. W. Fraser: No, sir, I cannot. I would be very presumptuous if I even had an idea, which I have not got, as to why the United Grain Growers took the position they did. All I know is that we discussed this subject in great detail on many many occasions through our democratic committee and general delegates' meetings and we have arrived at this position and we are well supported.

I think, without suggesting in any way that our minority report, as the chairman suggested, made by Mr. Sigurdson is out of the ordinary. In a democracy I feel that an individual or a group of individuals is entitled to his or their own opinions, and so be it. But I would like to point out when this opportunity is with me that as recently as April we did have a meeting of our delegates. They passed a resolution, without any dissenting votes. I will admit that they were not completely in the affirmative but, with a very substantial minority of votes, supported the position we have taken. Part of that position, of course, sir, was that the payment go to the railways. There were some 40 sub-districts; there were some 80 delegates. It is not surprising that there is a minority.

Mr. Neil: Of course, there is a number of other organizations, as well, who have indicated support for the payment to the producers. The livestock producers or their representatives have expressed their views as well as others—the argument being that if the moneys are paid to the railway, it would have a great disadvantage to the livestock producers and also to the processors. So I wonder what your feeling is with about both the livestock industry and the processing industry with respect to the payment to the railways.

[Traduction]

M. Neil: Je vois. Maintenant, je pense que vous pouvez comprendre le dilemme où nous, membres de ce Comité, nous trouvons, car nous avons entendu deux organisations appartenant à des cultivateurs qui ont exprimé des opinions contraires. La *United Grain Growers* a pris la parole et a expliqué qu'elle était en faveur du versement de l'argent aux producteurs. Naturellement, vous êtes d'avis contraire.

La *United Grain Growers* nous a fait savoir ce qui suit, dans son mémoire; je vous en lis un paragraphe. Voici:

Même si les installations et les services de la *United Grain Growers* appartiennent aux cultivateurs, il est vrai que ce qui est à l'avantage de la *United Grain Growers*, en tant qu'entreprise commerciale ou, naturellement, comme toute entreprise offrant des services aux cultivateurs, n'est pas nécessairement, par définition, à l'avantage des cultivateurs.

Maintenant, je suppose, monsieur Fraser, qu'en tant que membre d'un pool, vous êtes dans la même situation? Est-ce exact?

M. W. Fraser: Si je comprends bien votre question, je suppose que oui, dans une certaine mesure.

M. Neil: Pouvez-vous nous expliquer pourquoi nous avons deux organisations de cultivateurs qui appartiennent aux cultivateurs et un grand nombre de cultivateurs, dans chaque cas, qui ont des opinions différentes sur plusieurs questions, dont la méthode de paiement?

M. W. Fraser: Non, je ne peux pas, monsieur. Je serais très présomptueux si j'avais même une idée, ce que je n'ai pas, de la raison pour laquelle la *United Grain Growers* a pris cette position. Tout ce que je sais, c'est que nous avons discuté de ce problème très en détail à de nombreuses reprises par l'intermédiaire de notre comité démocratique et des assemblées générales des délégués; nous en sommes arrivés à ce point et nous avons l'appui de nos membres.

Je pense, sans aucune arrière-pensée, que notre rapport minoritaire, comme le président l'a laissé entendre, rédigé par M. Sigurdson, sort de l'ordinaire. À mon avis, dans une démocratie, une personne ou un groupe de personnes a droit à ses opinions et qu'il en soit ainsi. Mais j'aimerais souligner, comme j'en ai maintenant l'occasion, que, pas plus tard qu'en avril, nous avons eu une réunion de nos délégués. Ils ont adopté une résolution sans aucun vote de dissidence. Je reconnais que ce n'était pas tous des votes affirmatifs, mais ils ont appuyé la position que nous avions adoptée avec une très petite minorité de voix. Naturellement, il s'agissait, en partie, des paiements versés aux compagnies de chemins de fer. Il y avait environ 40 sous-districts et 80 délégués. Il n'est pas surprenant qu'il existe une minorité.

M. Neil: Bien sûr, il y a d'autres organisations également qui se sont exprimées en faveur du paiement aux producteurs. Les producteurs de bétail ou leurs représentants ont exprimé leurs vues, ainsi que d'autres... en fait, si l'argent est versé aux compagnies de chemins de fer, ce sera au grand désavantage des producteurs de bétail et des transformateurs. Je me demande donc ce que vous pensez de l'industrie animale et de celle de la transformation pour ce qui est des paiements faits aux compagnies de chemins de fer.

[Text]

• 1430

Do you feel it has an adverse effect or do you feel it does not hurt those parts of agriculture?

Mr. W. Fraser: Mr. Chairman, Mr. Neil, I would be the first to admit that upon occasion there is hurt to a livestock producer. I produced livestock when I was farming. I think it would be only fair to suggest, and I would suggest in all sincerity, in my experience there were periods when it was advantageous—I am talking now of the price of feed grain available to feed through livestock. It was to my advantage to do so.

In other words, there are periods of time when there may be some hurt, if I can use that recently coined word, in this connection. We are on record as far back as three years ago, through our efforts through WAC, to come up with some suggestions as to the process or legislation that might accommodate all producers, livestock and grain. We have been unsuccessful so far in achieving that purpose.

Really, sir, the approach I take is—and this sounds like criticism and if you take it so, so be it—I think there is an effort being made here to solve the problems of the livestock industry and the lack of ability to move grain on the rail system in the west. They are two separate concerns and they are trying to be solved by one piece of legislation, and really I have come to the conclusion that this is the reason why there is no consensus. I do not think there ever will be.

Mr. Neil: I wonder if you were here yesterday when the Manitoba Farm Bureau made their presentation, or if you have had the opportunity of examining their proposal for a payment to the producers. They allege that it is a neutral type of proposal that would not create any hurt with respect to the grain producers and would certainly assist the livestock producers and the processing industries and other related industries. Have you had an opportunity of examining that proposal? I would like to hear your views with respect to it, please.

Mr. W. Fraser: Yes, sir, we had an opportunity. In fact, we did meet with the people represented yesterday, or the originators of that idea, on two different occasions, once in their office. We agreed to take it back to our board and in fact invited them to explain it to our board.

We came to the conclusion after considerable in-depth consideration that it was still, call it what you like, based on acres. There are so many problems, as we see it, with that concept that we came to the conclusion there would be no merit in changing our position after that discussion.

But we did, sir. I think that was the guts of your question. Did we consider it? Yes, we did.

Mr. Neil: I have one final question, and that is in connection with the brief of the three pools and in particular the question of representation on the Senior Grain Transportation Committee.

[Translation]

Croyez-vous que cela a un effet négatif ou croyez-vous plutôt que cela ne préjudicie pas ces secteurs de l'agriculture?

M. W. Fraser: Monsieur le président, monsieur Neil, je serai le premier à admettre qu'à l'occasion, l'éleveur de bétail subit un préjudice. Lorsque j'étais cultivateur, j'élevais du bétail. Je pense qu'il est seulement juste de prétendre, et je le prétends sincèrement, que, d'après mon expérience, à certaines périodes, c'était avantageux, je parle maintenant du prix du grain de provende disponible pour nourrir le bétail. C'était avantageux pour moi de le faire.

En d'autres termes, à certaines périodes, il peut y avoir un certain préjudice à cet égard. C'est un fait établi que depuis déjà trois ans, nous essayons, par l'entremise de la WAC, d'apporter des suggestions de procédé ou de législation qui pourraient satisfaire tant les éleveurs de bétail que les producteurs de grain. Jusqu'à maintenant, nous n'avons pas réussi à atteindre cet objectif.

Vraiment, monsieur, ma thèse, et on dirait que c'est une critique, et si vous le considérez comme cela, tant pis, c'est que je pense que l'on tente ici de régler les problèmes de l'industrie du bétail et l'incapacité de transporter le grain par chemins de fer dans l'Ouest. Ce sont deux préoccupations différentes que l'on tente de régler en adoptant une seule loi; franchement, j'en suis venu à la conclusion que c'est la raison pour laquelle il n'y a pas de consensus. Je pense qu'il n'y en n'aura jamais.

M. Neil: Je me demande si vous étiez ici hier lorsque le *Manitoba Farm Bureau* a présenté son mémoire, ou si vous avez eu la chance d'étudier leur proposition de paiement aux producteurs. Ils prétendent qu'il s'agit d'une proposition plutôt neutre qui ne causerait aucun préjudice aux producteurs de grains et qui aiderait sûrement les éleveurs de bétail ainsi que l'industrie du conditionnement de la viande et d'autres industries connexes. Avez-vous eu la chance d'étudier cette proposition? J'aimerais connaître votre opinion à ce sujet, s'il vous plaît.

M. W. Fraser: Oui, monsieur, nous avons eu la chance de le faire. De fait, nous avons rencontré les gens représentés hier, ou les auteurs de cette idée, deux fois, dont une fois à leurs bureaux. Nous avons accepté de la présenter à notre conseil et de fait, nous les avons invités à venir l'expliquer devant notre conseil.

Nous en sommes venus à la conclusion, après avoir étudié la question en profondeur, qu'elle était toujours, appelez cela comme vous le voulez, fondée sur les acres. À notre avis, ce concept soulève encore tant de problèmes que nous en avons conclu qu'il ne vaudrait pas la peine de changer notre position, après cette discussion.

Mais nous l'avons fait, monsieur. Je pense que c'était l'essentiel de votre question: En avons-nous tenu compte? Oui, nous l'avons fait.

M. Neil: J'ai une dernière question en ce qui concerne le mémoire des trois pools et surtout la question de représentation au sein du Comité supérieur du transport du grain.

[Texte]

I note you have indicated that you do not believe there should be three producer representatives on that committee. You are suggesting that they be replaced by the chairman of the Canadian Wheat Board Advisory Committee. In view of the fact that any change in the Crow has a very serious impact on the producers, possibly more of an impact on the producers money-wise than any other aspect of the transportation and handling system, I am wondering why you feel that the three producer representatives should be excluded and that you would replace those three with the Chairman of the Canadian Wheat Board Advisory Committee.

Mr. W. Fraser: Two basic reasons, sir. I have a theory, and I think it is supported by many people, that for example a seven-man board or a seven-man committee, call it what you like, is more effective, less unwieldy than is a nine, and you can send that up. I think the suggestion is for too many to be on that board to be as efficient as might be hoped for.

The second reason, sir, is that in many cases a producer who might go on that board has no one to answer to, has no opportunity for expertise other than his own gut feeling, if I can use that expression. There are—I would hope you will admit that the producers are represented in the three pools, in the UGG. As you mentioned earlier, they are all elected people representing their constituents and I think they could do so with more ability, probably.

I am not detracting from whoever might go on from a producer, but I think they might be somewhat at sea to start with. The elected people of an organization have a responsibility to a cross-section, I think even more so than would an individual. So that is our suggestion in two parts.

The Vice-Chairman: Thank you. Thank you, Mr. Neil. Mr. Murta, please.

Mr. W. Fraser: Mr. Chairman, Mr. Strath would like to add to my comment, would that be permissible?

The Chairman: Mr. Strath.

Mr. W.J. Strath (Vice-President, Manitoba Pool Elevators): Thank you, Mr. Chairman.

I guess we look at the Senior Grain Transportation Committee, and as you know there is one in place at the present time, and the reason it is called a Senior Grain Transportation Committee is because it is made up of the senior officers of the players of the game; that is, the major grain companies, the Canadian Wheat Board, the two national railways, the Canada Grain Commission and the GTA. The chief role of that committee, as we see it, and as I believe they see themselves, is dedicated to maximizing the orderly rail movement of grain. As such, we believe that they should have all the expertise and all the backup knowledge available to them to make those logical and rational decisions and forecasts, to do that job that is required of them.

[Traduction]

Je note que vous avez déclaré que vous croyez qu'il ne devrait pas y avoir trois représentants des producteurs au sein de ce comité. Vous proposez qu'ils soient remplacés par le président du comité consultatif de la Commission canadienne du blé. Compte tenu du fait que tout changement apporté au Nid-de-Corbeau a de graves conséquences pour les producteurs, des conséquences pécuniaires peut-être plus importantes pour les producteurs que tout autre aspect du système de transport et de manutention, je me demande pourquoi vous croyez que les trois représentants des producteurs devraient être exclus et remplacés par le président du conseil consultatif de la Commission canadienne du blé.

M. W. Fraser: Deux raisons fondamentales, monsieur. J'ai une théorie qui est appuyée par plusieurs, je crois, et selon laquelle, par exemple, un conseil de sept membres ou un comité de sept membres, appelez-le ce que vous voulez, est plus efficace et maniable qu'un groupe de neuf, et vous pouvez augmenter ce nombre. Je pense que l'on propose un trop grand nombre de membres au sein de ce conseil pour qu'il soit aussi efficace que nous l'avions espéré.

La deuxième raison, monsieur, c'est que dans bon nombre de cas, un producteur qui siège à ce conseil n'est pas obligé de rendre compte à qui que ce soit et n'a pas la chance d'obtenir d'opinions d'experts, à part ses propres impressions. Il y a, j'espère que vous admettez que les producteurs sont représentés par trois pools, dans la U.G.G. Comme vous l'avez déjà dit, ce sont tous des gens élus pour représenter leurs membres et je crois qu'ils le font probablement mieux.

Je ne veux pas diminuer ce que peut apporter un producteur, mais je pense qu'ils sont un peu désorientés au départ. Les délégués d'un organisme sont responsables envers un échantillon de la population, encore plus que ne le serait un particulier, je crois. Voilà donc notre suggestion à deux volets.

Le vice-président: Merci. Merci, monsieur Neil. Monsieur Murta, s'il vous plaît.

M. W. Fraser: Monsieur le président, M. Strath aimerait ajouter quelque chose à mes commentaires, est-ce possible?

Le président: Monsieur Strath.

M. Strath (vice-président de Manitoba Pool Elevators): Merci, monsieur le président.

Je suppose que nous regardons le comité supérieur du transport du grain et comme vous le savez, il en existe un à l'heure actuelle, et il s'appelle le comité supérieur du transport du grain parce qu'il est composé des cadres des organismes intéressés en la matière, c'est-à-dire les principales compagnies de production de grain, la Commission canadienne du blé, les deux sociétés ferroviaires nationales, la Commission canadienne des grains et la G.T.A. À notre avis, et je crois qu'ils partagent notre opinion, le principal rôle de ce Comité est de maximiser le transport ordonné du grain. En tant que tel, nous croyons qu'ils devraient pouvoir compter sur toute la compétence et les connaissances d'appui possibles pour rendre des décisions logiques et rationnelles et faire des prévisions tout aussi logiques et rationnelles, pour faire le travail que l'on exige d'eux.

[Text]

We think that this present Senior Grain Transportation Committee is working quite well. We have some concern that if we get too large and unwieldy, it will lessen its ability to do the job that is required. We also believe that a large committee like this sometimes tends to appoint an executive who then takes on the role of the committee, and we feel that about a 16-man committee is reasonably effective. If you get 21 to 25 members, which has by varying people been suggested, we think it will be less effective.

The Vice-Chairman: Mr. Murta, please.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Fraser, you say in your brief that the hurt, if you like, in the livestock and the processing industry must be resolved, and you say that you support the continuing efforts to do so.

What efforts would the Manitoba Pool support in order to correct the hurt in the industries?

Mr. W. Fraser: I think it is on the books now, as near as I can determine. That is, some new legislation having to do with domestic feed grain policy. As stated earlier in answer to another question, I think we are trying to solve two dilemmas, if you will, with one piece of legislation.

Mr. Murta: Could you be a little more specific, then, in terms of what you . . .

Mr. W. Fraser: No, I do not think I could be. We have not gone to the trouble to develop anything at this particular stage. We went, as I said earlier, to a great deal of effort to try to come up with something that would accommodate the two concerns all through our exercise and it became more obvious as we went along that there would not be consensus reached by trying to accommodate the two concerns; that is, the pricing of grain that is fed, that has to be purchased and the freight rate.

I will go on record, as we have done in our brief, that if and when there is the next round, I would hope it would develop that we do have some discussion east and west, regional, all concerned, having to do with the domestic feed grain legislation that would be required or a change in it.

Mr. Murta: Would you foresee that discussion taking place in the review process which is inherent in this particular piece of legislation?

Mr. W. Fraser: No, I would doubt that very much. I may be being repetitious, but I do feel that it is two separate issues.

Mr. Murta: You feel that and that is obviously the position of the pool, and that is probably where the difference comes in terms of Mr. Neil's question. Because I think the United Grain Growers, for example, and the Manitoba Farm Bureau fundamentally feel that is not the case; that the two are linked in terms of equity. You do not see that question as long as the grain producer, in effect, in your opinion is looked after to your liking in terms of the Manitoba Pool Elevators position. Is this right?

[Translation]

Nous pensons que le comité supérieur du transport du grain actuel fonctionne très bien. Nous craignons que s'il devient trop gros et trop peu maniable, il ne pourra plus s'acquitter aussi bien de sa tâche. Nous croyons aussi qu'un gros comité comme celui-ci a parfois tendance à nommer un exécutif qui prend alors le rôle du comité. et nous croyons qu'un comité d'environ 16 membres est raisonnablement efficace. Si vous avez 21 à 25 membres, ce qui a été suggéré par différentes personnes, nous croyons qu'il sera moins efficace.

Le vice-président: Monsieur Murta, s'il vous plaît.

M. Murta: Merci, monsieur le président.

Monsieur Fraser, vous affirmez dans votre mémoire que le préjudice, si vous voulez, subi par les industries du bétail et du conditionnement de la viande doit être réglé, et vous dites que vous appuyez les efforts constants qui sont faits en ce sens.

Quels efforts le *Manitoba Pool* appuierait-il afin de corriger le préjudice que subissent ces industries?

M. W. Fraser: Je pense que c'est dans les livres maintenant, d'après ce que je peux voir. C'est-à-dire, une nouvelle législation au sujet de la politique en matière de grains de provende domestiques. Comme je l'ai déjà dit en réponse à une autre question, je pense que nous essayons maintenant de régler deux problèmes, si vous voulez, en adoptant une seule loi.

M. Murta: Dans ce cas, pourriez-vous être un peu plus précis, au sujet de ce que vous . . .

M. W. Fraser: Non, je ne pense pas que je pourrais l'être. Nous n'avons pas pris la peine d'élaborer quoi que ce soit à ce stade-ci. Comme je l'ai déjà dit, nous avons vraiment essayé de trouver quelque chose qui réglerait les deux problèmes, durant notre exercice, en ce faisant, nous avons conclu que l'on ne pourrait pas atteindre de consensus en essayant de régler les deux problèmes, c'est-à-dire le prix du grain de provende qui sert à nourrir le bétail, qui doit être acheté et le taux du coût des transports.

Je tiens à affirmer ici, comme nous l'avons fait dans notre mémoire, que s'il y a un autre tour de consultations, j'espère qu'il y aura alors des discussions dans l'Est et l'Ouest, à l'échelle régionale et parmi tous les intéressés, au sujet d'une législation en matière de grains de provendes domestiques ou d'une modification apportée à celle-ci.

M. Murta: Croyez-vous que ces discussions pourraient avoir lieu dans le cadre du processus de révision inhérent à ce type de législation?

M. W. Fraser: Non, j'en doute fort. Je me répète peut-être, mais je crois qu'il s'agit de deux questions différentes.

M. Murta: Vous le croyez et, de toute évidence, c'est la position du pool; c'est probablement la différence au sujet de la question de M. Neil. Parce que je pense que la *United Grain Growers*, par exemple, et le *Manitoba Farm Bureau* croient fondamentalement que ce n'est pas le cas, que les deux questions sont liées au point de vue de l'équité. En ce qui concerne la position prise par les éleveurs du pool du Manitoba, vous ne voyez pas ce problème prévu que l'on s'occupe dans les faits convenablement aux yeux du producteur de grain. Est-ce exact?

[Texte]

• 1440

Mr. W. Fraser: Mr. Strath is indicating that he would like to comment.

Mr. Strath: I guess we identify the livestock hurt as the relative advantage or disadvantage of the livestock producers east and west. And at times, of course, as Mr. Fraser has indicated, there has been a disadvantage to livestock producers in western Canada because of the subsidized rates.

On the other hand, there have been times when there have been definite advantages. You know, with the cheap feed grain available in the early 1970s—we all heard about three bushels of barley for \$1. I never saw any, but apparently there was some small amount available at that price. At that time, because of that, there was a demand by other parts of Canada to get, I guess, some equity in feed grain pricing. We were at that time, in our minds, saddled with our present national feed grains policy which I think has been detrimental to western feed grain producers.

It has at times, as well, added to the so-called hurt of the livestock producer in western Canada—our present national feed grains policy. We believe that the question of a national feed grain policy is an extremely complex one, and too complex to address in the same legislation as the transportation policy.

If there is an advantage gain for western livestock within this Bill C-155, as has been promoted by some, I think it will be corrected—and I would put quotation marks around that word “corrected”—in further amendments to the feed grain policy. That is a political reality which I think we have to face.

Now, that is not to say that we advocate giving up an advantage to western livestock. That is just simply being realistic and facing political facts as we see them. We believe that the time has come when we should put some real emphasis on trying to solve the national feed grains policy. We are quite prepared to sit down with as many groups as necessary and put as much emphasis and work into that discussion as we have into this one. In fact, if there had been as much work put on the national feed grains policy as there has been on this issue in the transportation policy, we would probably have a better feed grain policy at the present time.

The Vice-Chairman: Mr. Murta, I have been asked to let the remaining time be assigned to Mr. Mayer, otherwise if you use it up, there will not be any time for Mr. Mayer to fire in his questions. Do you want to give it to him, or do you want to follow?

Mr. Murta: Go ahead, sir.

[Traduction]

M. W. Fraser: M. Strath désire faire un commentaire.

M. Strath: Je crois que pour nous le préjudice subi en matière de bétail, c'est l'avantage ou le désavantage relatif que connaissent les producteurs de bétail de l'Est et de l'Ouest. Et, bien sûr, par le passé, comme l'a indiqué M. Fraser, les producteurs de bétail de l'Ouest du Canada ont été désavantagés en raison des taux subventionnés.

D'un autre côté, il est arrivé que des avantages marqués leur ont été accordés. Vous savez les céréales fourragères bon marché que l'on pouvait acheter vers 1970, nous avons tous entendu parler des trois boisseaux d'orge vendus pour un dollar. Je n'ai jamais vu cela mais apparemment, il y en avait une petite quantité à vendre pour ce prix. À cause de ces prix, à cette époque, les autres parties du Canada ont demandé que soit exercée une certaine justice en matière de prix pour les céréales fourragères. C'est à cette époque qu'on nous a imposé à notre avis l'actuelle politique nationale en matière de céréales fourragères, laquelle a nui, selon moi, aux producteurs de céréales fourragères de l'Ouest.

Elle a parfois aussi aggravé le soi-disant préjudice subi par le producteur de bétail dans l'Ouest du Canada, notre politique nationale actuelle en matière de céréales fourragères. Nous estimons qu'une politique nationale en matière de céréales fourragères est une question extrêmement complexe. Beaucoup trop complexe pour être abordée dans la même loi que la politique en matière de transport.

Si le bill C-155 accorde un avantage au producteur de bétail de l'Ouest, comme certains l'ont annoncé, je pense qu'il sera corrigé, et je mets le mot corrigé entre guillemets, par les autres modifications qui seront apportées à la politique en matière de céréales fourragères. C'est une réalité politique à laquelle nous sommes confrontés.

Maintenant, je ne veux pas dire que nous préconisons l'abandon d'un avantage accordé aux de bétail de l'Ouest. Nous sommes simplement réalistes et faisons face aux faits politiques tels que nous les percevons. Nous pensons qu'il est temps d'insister véritablement pour tenter de résoudre le problème de la politique nationale en matière de céréales fourragères. Nous sommes tout à fait disposés à discuter avec autant de groupes qu'il faudra et à attacher autant d'importance à ces pourparlers et à travailler autant pour régler ce problème que nous l'avons fait en ce qui concerne le présent débat. Dans les faits, si on avait consacré autant d'efforts à la politique en matière de céréales fourragères qu'à la présente question en matière de politique sur les transports, nous aurions probablement une meilleure politique en matière de céréales fourragères à l'heure actuelle.

Le vice-président: Monsieur Murta, on m'a demandé de laisser le temps qui reste à M. Mayer, car si vous le prenez, il ne pourra pas poser ses questions. Voulez-vous lui laisser la parole ou désirez-vous poursuivre?

M. Murta: Allez-y, monsieur.

[Text]

The Vice-Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. You see we operate with a very strict time schedule and we have a very thorough-going chairman. I have a couple of comments to pose a question. We have heard the processing industry and some of the specialty crops and the livestock industry say that from their standpoint one of the ways to address the hurt is to pay the money to producers. We heard the UGG this morning say basically that they would like to see it go to the producer because they see that as one of the means to develop and efficient grain handling system. We heard yesterday from the farm bureau that Manitoba has a peculiar case with regard to the cap, in the sense that if it is lifted without additional money, Manitoba loses.

One of the other things is, it seems to me, given the fact that our grain in Manitoba virtually all goes through Thunder Bay for export, and the money that is going to come from the federal government which goes to the railway, and the additional money that will come from the producer to the railway, will be used to build extra capacity in the mountains to go to Thunder Bay—which essentially Manitoba does not need. Because our grain goes to Thunder Bay, if anything, we may need extra capacity in the Seaway.

From Manitoba's point of view, I believe that unless some of the money from the federal government goes to the producer, we will have the money that should be coming to Manitoba totally used outside of the province. So in my mind, Manitoba has a different argument, because of our geographic location, for some of the money going to the producer than do the other provinces.

Now if you understand the question I am asking, I would like to have somebody comment on that.

The Vice-Chairman: Who is taking the answer? Mr. Fraser.

Mr. W. Fraser: Mr. Chairman, Mr. Mayer, I do not disagree with what you are saying. We may be in a peculiar situation relative to the other two provinces, and I do agree with you that the bulk of our export product does and will, I fully expect, go through Thunder Bay. However, to have a separate set of rules and separate freight rates and separate consideration for the Province of Manitoba, having to do with the development of a rail system through the mountains, as you put it, I think would be a very very narrow approach.

But we do know, if I may continue, it appears that, at least at this date, any opportunity to further our exports is at the Pacific Rim. Having said that, there will still be, I hope, a good amount to go through Thunder Bay. But our facility and our rail system as I understand it, is reasonably accurate to Thunder Bay...

Mr. Mayer: Given the fact that 55% of our exports now go through Thunder Bay and virtually all of Manitoba's, there is

[Translation]

Le vice-président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Vous voyez que nous suivons un horaire très strict et nous avons un président très consciencieux. J'aimerais faire quelques commentaires pour poser une question. Nous avons entendu des représentants de l'industrie de la transformation et certains représentants des producteurs des récoltes spéciales et de bétail. Ils nous ont dit qu'à leur avis, l'une des façons de redresser le préjudice est de payer la subvention aux producteurs. Nous avons entendu ce matin l'UGG. Dans les grandes lignes, ses représentants aimeraient que le paiement soit fait aux producteurs parce qu'ils le considèrent comme l'un des moyens de développer un système efficace pour la manutention du grain. Nous avons appris hier au *Farm Bureau* que le Manitoba avait des problèmes particuliers en ce qui a trait à la capacité, car si le volume est augmenté sans que des sommes additionnelles soient versées, il perd de l'argent.

Il y a autre chose, à mon avis: étant donné que pratiquement tout le grain destiné à l'exportation au Manitoba passe par Thunder Bay, et que les sommes qui seront versées par le gouvernement fédéral aux chemins de fer et les paiements supplémentaires faits par les producteurs aux chemins de fer serviront à augmenter la capacité de transport dans les montagnes de Thunder Bay, ce dont n'a pas besoin le Manitoba, car notre grain est expédié à Thunder Bay, nous aurions plutôt besoin d'une plus grande capacité de transport par la Voie maritime.

Je pense que le point de vue du Manitoba est celui-ci: si une partie des sommes accordées par le gouvernement fédéral ne sont pas versées au producteur, l'argent destiné à cette province sera entièrement utilisé à l'extérieur du Manitoba. Aussi pour moi, c'est pour des motifs différents de ceux qui ont été invoqués par les autres provinces, que le Manitoba souhaite qu'une partie des sommes soient versées au producteur.

Maintenant, si vous comprenez la question que je pose, j'aimerais que quelqu'un fasse des commentaires à ce sujet.

Le vice-président: Qui répondra? Monsieur Fraser.

M. W. Fraser: Monsieur le président, monsieur Mayer, je ne suis pas en désaccord avec vous. Nous sommes peut-être dans une situation particulière par rapport aux deux autres provinces et je partage votre avis en ce qui concerne la plus grande partie de nos exportations qui passent et passeront, je pense bien par Thunder Bay. Cependant, établir un ensemble distinct de règles et un tarif marchandises distinct pour le Manitoba qui serait considéré à part, pour ce qui est du développement d'un système ferroviaire passant par les montagnes, comme vous dites, serait, je pense, adopter une approche très étroite.

Mais nous savons, si je peux poursuivre, il semble que, du moins actuellement, il serait possible d'augmenter nos exportations en passant par la ceinture du Pacifique. Ceci dit, il y aura toujours j'espère, une bonne partie de nos exportations qui passeront par Thunder Bay. Et nos installations et notre système ferroviaire, si j'ai bien compris, sont raisonnablement sûrs pour l'acheminement du grain vers Thunder Bay.

M. Mayer: Compte tenu du fait que 55 p. 100 de nos exportations passent actuellement par Thunder Bay ainsi qu'à

[Texte]

an argument in Manitoba's case—I am talking specifically about Manitoba—that unless some of the federal money goes to the producer in Manitoba, the Manitoba producer will see virtually no benefit from the federal money.

The Vice-Chairman: Mr. Strath.

Mr. Strath: But the rail revenue shortfall, which is the federal money, is based on the amount of funds that the railways require to move that grain on a distance-related basis. The railways are going to get that money whether they get it directly or through producers, and if you are going to give some of that money to producers who do not use the rail system, it is going to have to be made up by somebody else that does. So the railways are going to get their money anyway. And if the railways give some of the producers in Manitoba a direct payment . . .

Mr. Mayer: But the railways are going to get the money . . .

Mr. Strath: —then the ones who are using the system are going to have to make up that difference.

Mr. Mayer: But the point I am making is that the railways are going to get the money, but the producer in Manitoba is not. What we are concerned about here as far as, I think, all members are seeing, is that the producer has the ability to pay and that the thing is not too rich and generous to the railways.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Mayer. A word of explanation from the Chair. Some people were saying the brief is not in the briefing book. The Chair would point out that in Edmonton, in Alberta, the Alberta Pool combined a brief encompassing the three prairie pools, and the submission by the Manitoba pool was part and parcel of that submission. So with that clarification, that has been tabled; it has been filed; it is in the record as it was in Edmonton when it was presented by the Alberta Pool.

Mr. Benjamin: We did not bring our Alberta briefing books.

The Vice-Chairman: I now call on Mr. Loiselle, please.

Mr. Loiselle: *Merci, monsieur le président.* No, no, no, in English; I will speak in English.

Sir, you mentioned a number of farmers you are representing. And yesterday the Farm Bureau gave us also an impressive number of their people. Two or three years ago, I think you were working together—the Farm Bureau and your organization . . . representing the same farmers. A split happened at some time because you disagreed on this question of the Crow, and especially the method of payment. For how long has this disagreement been there? What is the real reason for such a disagreement between the two organizations?

Mr. W. Fraser: Mr. Chairman, sir, was your question how long ago did this split occur?

Mr. Loiselle: Yes.

[Traduction]

peu près toutes celles du Manitoba, il y a des raisons dans le cas du Manitoba, je parle du Manitoba en particulier, pour prétendre que si une partie des sommes accordées par le gouvernement fédéral ne sont pas versées au producteur au Manitoba, celui-ci ne profitera pratiquement pas des sommes allouées par le gouvernement fédéral.

Le vice-président: Monsieur Strath.

M. Strath: Mais le manque à gagner des chemins de fer que représentent les sommes allouées par le gouvernement fédéral est calculé d'après les montants qui sont nécessaires aux chemins de fer pour acheminer ce grain selon les distances parcourues. Les chemins de fer recevront ces sommes, soit directement du gouvernement soit par l'entremise du producteur, et si vous en versez une partie aux producteurs qui ne se servent pas du chemin de fer, ces pertes devront être compensées par un autre utilisateur. Alors les chemins de fer toucheront cet argent de toute façon. Si les chemins de fer en versent une partie aux producteurs du Manitoba directement . . .

M. Mayer: Mais les chemins de fer auront l'argent . . .

M. Strath: . . . alors ceux qui utilisent le système ferroviaire devront payer la note.

M. Mayer: Mais ce que je veux dire c'est que les chemins de fer auront l'argent, mais pas le producteur au Manitoba. Ce qui nous préoccupe ici, pour autant que tous les membres le sachent, à mon avis, c'est que le producteur a la faculté de payer et que le paiement fait aux chemins de fer ne doit pas être trop élevé.

Le vice-président: Merci, monsieur Mayer. Un mot d'explication. Certains ont signalé que le mémoire ne faisait pas partie du dossier. J'aimerais souligner qu'à Edmonton en Alberta, le *Alberta Pool* a présenté un mémoire au nom des trois pools des provinces des Prairies et que l'exposé présenté par le *Manitoba Pool* en faisant partie. Alors ceci précisé, il a bien été déposé et versé au dossier tel qu'il nous a été présenté à Edmonton par l'*Alberta Pool*.

M. Benjamin: Nous n'avons pas apporté le dossier de l'Alberta.

Le vice-président: J'appelle M. Loiselle, s'il vous plaît.

M. Loiselle: *Thank you, Mr. Chairman.* Non, non, non, en anglais, je parlerai en anglais.

Monsieur, vous avez mentionné un certain nombre de fermiers que vous représentez. Et hier, le *Farm Bureau* nous a également présenté un nombre impressionnant de gens. Il y a deux ou trois ans, je pense, le *Farm Bureau* et votre organisme travaillaient ensemble à représenter les mêmes fermiers. À un moment donné, il y a eu scission parce que vous ne vous entendiez pas sur cette question du Nid-de-Corbeau, et tout particulièrement, sur la méthode de paiement. Depuis combien de temps êtes-vous en désaccord? Quel est le véritable motif de cette mésentente entre les deux organismes?

M. W. Fraser: Monsieur le président, monsieur, voulez-vous savoir depuis combien de temps a eu lieu la scission?

M. Loiselle: Oui.

[Text]

Mr. W. Fraser: It was a year ago July, I think, when it occurred. It started and it was a split, if you want to call it that word. The difference of opinion was finalized at our annual meeting last November. What was the second part of your question?

Mr. Loiselle: What is the major difference? When you say that you prefer to have the payment to be given to the railroad instead of the . . . what advantage do you see?

Mr. W. Fraser: Well, that was the major reason, sir, for the split. Our delegates, our members, after I think fair and due consideration, came to the conclusion that the way to go was payment to the railways. I think it is fair to say, and I would leave it to you. But you heard the presentation by the bureau yesterday and, as I said earlier, we are not any longer a part of the Farm Bureau, or do not take part within the group, it was purely and simply over the method of payment. They decided to recommend payment to producers; we took the other route.

Mr. Strath was first vice-president of the Farm Bureau for some time, and I guess was active during that split. Maybe he would like to add to it.

Mr. Strath: I wonder if it would be useful if we were to list our concerns about the pay the producer aspect. Any plan that we have seen to this date is based on land basis; that is, the payment is based on that type of a payment. And we have a number of concerns that we see as being detrimental. The first is based that way; it is viewed as an agricultural subsidy rather than as transportation subsidy. And there will be demands for offsetting subsidies in other parts of Canada and, I think, with some justification.

• 1450

There are also implications for exported products, and I am thinking here of livestock and, to some extent, grain. Countries that we export to may put some embargos on because they see it as a subsidized product—a subsidized agricultural production. I think we can refer back to the lumber industry and the troubles they have had in the past with the United States on this very same topic.

We see a land-based payment as being politically vulnerable, and I guess our suspicions were confirmed by a group in Alberta who indicated that, yes, they agreed that it was politically vulnerable, and in fact they hoped that with that type of payment it would disappear, because they did not agree with a subsidy.

We do not think that it provides an adequate enough guarantee of service; that a payment by government to the railways for service performed is a tremendous way of guaranteeing adequate service.

[Translation]

M. W. Fraser: Elle a eu lieu il y a un an je crois, en juillet. C'est à ce moment que cela a commencé et il y a eu scission, si vous voulez l'appeler ainsi. La différence d'opinion a été consacrée au cours de notre réunion annuelle tenue en novembre dernier. Quelle était la deuxième partie de votre question?

M. Loiselle: Quelle est la principale divergence? Lorsque vous dites que vous préférez que le paiement soit versé au chemin de fer plutôt . . . Quel avantage y voyez-vous?

M. W. Fraser: Eh bien, là le motif principal de la scission, monsieur. Après mûre réflexion, nos délégués, nos membres ayant examiné de façon équitable la question, ont conclu que la solution était de faire le paiement aux chemins de fer. Je pense que cela est juste et je vous en fais juge. Mais vous avez entendu l'exposé présenté par le Bureau hier et, comme je l'ai dit tantôt, nous ne faisons plus partie du *Farm Bureau* ni ne nous associons aucunement au groupe. La raison en est purement et simplement la méthode de paiement. Ils ont décidé de recommander le paiement aux producteurs, nous avons choisi l'autre voie.

M. Strath a occupé le poste de premier vice-président du *Farm Bureau* pendant un certain temps et je crois qu'il était actif au moment de la scission. Peut-être voudra-t-il ajouter quelques mots?

M. Strath: Je me demande s'il serait utile de présenter la liste de nos inquiétudes au sujet du paiement au producteur. Jusqu'ici tous les plans que nous avons vus sont fondés sur les terrains. C'est-à-dire que le paiement repose sur ce type de paiement. Et nous sommes inquiets parce que certains aspects nous semblent nuisibles. D'abord, le paiement est considéré comme une subvention à l'agriculture plutôt qu'une subvention au transport. D'autres parties du Canada demanderont, à juste titre, je pense, des compensations pour ces subventions.

Il y a également des répercussions sur les produits exportés et je fais ici allusion au bétail et dans une certaine mesure aux céréales. Les pays vers lesquels nous exportons risquent d'imposer un embargo car ils penseront qu'il s'agit d'un produit subventionné, d'une production agricole subventionnée. Il suffit de regarder ce qui s'est passé dans l'industrie forestière et des problèmes que cette industrie a connus par le passé avec les États-Unis dans ce même domaine.

Nous considérons les paiements calculés sur les terres comme étant vulnérables du point de vue politique, et je pense que nos soupçons ont été confirmés par un groupe en Alberta qui a effectivement indiqué que cette option était vulnérable du point de vue politique et qu'il espérait qu'avec ce genre de paiements cette option disparaîtrait car il n'aime pas l'idée d'une subvention.

Nous ne pensons pas que cette option représente une garantie de service suffisamment adéquate et que le paiement par le gouvernement aux chemins de fer pour les services constitue un fantastique moyen de garantir des services adéquats.

[Texte]

It is a complex and costly type of plan to administer. In fact, there have been suggestions that the very first year there is going to be a bill for about \$600,000 to administer a producer payment.

It is divisive and inequitable, in that productive producers will be disadvantaged to the advantage of a non-productive producer. I think you will appreciate that on the same piece of land no two producers are equally productive. If it is based on a payment on that piece of land; the guy who produces more grain pays a higher freight rate than the guy who produces less.

It will have a direct impact on land prices, the land-based payment.

Combined with a tonnage limitation of 31.1 million tonnes, it will have an impact on production, because if I get so many dollars per acre assigned to my farm, I am going to produce low-volume, high-value crops—wheat, canola, flax—at the expense of high-volume crops like corn and barley. So your feed grain production in western Canada will suffer. I do not think there is any question that will happen.

It may tend, and I think this is the aim of it, of course, to increase livestock production. We have no quarrel with that. However, if you increase livestock production beyond the market capacity to absorb that increased production, then there is a consequential drop in price and all livestock producers will be in trouble. So we feel there will be a tendency to overproduce livestock beyond the capability of the market to absorb it, and we have got some real concerns on the claims of this vast, increased market that is available in the Pacific northwest, or wherever. It just does not seem to be a realistic claim, and I notice lately that those claims have not been put forward as vociferously as they were previously.

And last but not least, it will be much easier to institute some form of variable rate, which we see detrimental to members who cannot take part in those particular variable rates—members in outlying areas, on branch lines, and so on. We feel that those types of variable rates will be very detrimental to the vast majority of farmers in western Canada, where it is only of benefit to a few.

The pay-the-railway type of system has practically no administration required. Payments can be used to assure service. Not only that, it is politically acceptable across the country. Why do we separate out this grain business to pay producers, whereas we know that there are subsidies to the ferries, to the airlines? I do not buy a ticket and then apply for a government subsidy to help me. When I buy a quart of milk, I know that there are government subsidies in that quart of milk but I do not apply for assistance to buy that quart. The subsidy goes to the person who provides the service.

[Traduction]

Il s'agit d'un plan extrêmement complexe et coûteux à administrer. En fait, il a même été avancé qu'au cours de la première année la facture s'élèverait à quelque \$600,000 rien que pour administrer les paiements aux producteurs.

Cette solution est inéquitable et d'autre part risque de semer la discorde en ce sens que les producteurs dont la production est bonne seraient désavantagés au détriment de ceux dont la production n'est pas bonne. Je pense que vous admettrez très bien que deux producteurs ne tireront pas la même production d'une même terre. Si les tarifs sont calculés sur le paiement sur cette terre, celui qui produit davantage de céréales verse des frais de transport plus élevés que celui qui produit moins.

Cela aura un impact direct sur les prix de la terre.

Si l'on ajoute à cela une limite de 31.1 millions de tonnes, cette option aura des répercussions sur la production car si j'obtiens une certaine somme par acre consacré à ma ferme, je vais produire des récoltes de faible volume mais de forte valeur, par exemple blé, lin, etc., au détriment de récoltes à fort volume comme le maïs et l'orge. C'est ainsi que votre production de céréales de provenance dans l'Ouest du Canada risque d'en pâtir. Je pense que cela ne fait aucun doute qu'une telle situation risque de se produire.

Cela aura peut-être tendance, et je pense que c'est l'objectif recherché, à augmenter bien entendu la production du bétail. Nous ne nous y opposons pas. Cependant, si vous augmentez la production du bétail au-delà des limites que peut absorber le marché, il y aura inévitablement une baisse des prix et tous les éleveurs en souffriront. C'est pourquoi nous pensons que la tendance sera à une surproduction du bétail au-delà des limites que le marché peut absorber, et nous sommes très préoccupés par les revendications de ce vaste marché disponible dans le nord-ouest du Pacifique, ou ailleurs. Ces revendications ne semblent pas réalistes et j'ai remarqué dernièrement qu'elles n'avaient pas été faites aussi vigoureusement que par le passé.

Je voudrais ajouter pour terminer qu'il serait bien plus facile de prévoir une sorte de taux variable qui d'après nous desservirait les membres qui ne peuvent prendre part à ces taux variables particuliers, c'est-à-dire les membres des régions périphériques, près des lignes d'embranchement, etc.. Nous sommes d'avis que ces taux variables seraient extrêmement nuisibles à la grande majorité des agriculteurs de l'Ouest du Canada et qu'ils ne bénéficieraient qu'à quelques-uns seulement.

L'option des paiements aux chemins de fer n'exige presque aucune administration. Les paiements peuvent être utilisés pour assurer le service. D'autre part, cette option est acceptable du point de vue politique à travers tout le pays. Pourquoi séparons-nous cette question des céréales pour payer les producteurs alors que nous savons très bien que des subventions sont versées aux compagnies aériennes, aux traversiers, etc? Je n'achète pas un billet pour ensuite demander une subvention au gouvernement afin qu'il m'aide. Lorsque j'achète un litre de lait, je sais très bien que ce litre inclut plusieurs subventions gouvernementales mais je ne demande pas de subventions particulières pour acheter ce litre de lait. La subvention est versée à la personne qui fournit le service.

[Text]

Those are some of the reasons that we look at a land-based payment with some concern. I have indicated, and I believe I have made this statement to Mr. Mazankowski before, that if there was some way of basing it on current production, on actual grain that is delivered, we would be prepared to sit down and talk. But to this point we have not seen any plan that is based on that. If there was something in that area, we are open to discussion, but when it is a land-based payment we just cannot agree.

The Vice-Chairman: Mr. Loiselle, please.

Mr. Loiselle: Thank you very much, because it is the first time we have a list of arguments in favour of your position. I must say that we did not receive such a list of arguments in Alberta, and it is good to have this on the table.

But those opposed or those in favour of the payment to the producer are giving us the arguments that it will improve the efficiency of the system. The Farm Bureau yesterday gave us—and forget about the other production, the other crops; simply on the transportation costs, which is really important—a list of arguments. The one that probably impressed me the most is the fact that you will be able to truck more of your crop and you will be able to reduce, in this way, your costs.

Your own organization, when you look at your figures, your own figures, we see that during the next years you will reduce your number of elevators by at least 250, maybe 300. It means that maybe if you proceed to such a reduction, it is because you came to the conclusion that there are some other ways to handle the grain at a better cost. Then do you not see an advantage that if the producer received the payment in his hand, he would try to make a better choice to handle his grain?

Mr. Strath: Certainly, there will be some producers that have that choice. There is no question that if there are variable rates, if the rate was much less in a large centre on a main line, that there are producers within that delivery area who are now delivering to a branch line or to somewhere else who could make that choice and probably save themselves some money. What that then does is make either that branch line or that other point, to which he is now delivering, uneconomical. Eventually, it has to close because economics rule this game.

Those who do not have a choice, the ones who live on the other side of that branch line or on the other side of that delivery point, who did not originally have the option of—it was costing them more to take that lower freight rate than to deliver where they were—their line is now closed. They all have to come in. So they have lost their choice, and they did not have a choice in the first place. All of a sudden, they are faced with a larger haul, a longer haul, which is beyond their ability to control.

[Translation]

Ce sont là quelques exemples seulement qui font que nous regardons les paiements calculés sur la terre d'un oeil plutôt inquiet. J'ai déjà indiqué, et je pense que je l'ai dit à M. Mazankowski, que s'il y avait un moyen quelconque de calculer les paiements sur la production actuelle, sur les céréales qui sont livrées, nous serions prêts à nous asseoir et à discuter. Cependant, pour l'heure nous n'avons vu aucun plan basé là-dessus. S'il y avait quelque chose dans ce domaine, nous serions prêts à discuter mais tant que les paiements seront calculés sur les terres nous ne voulons rien savoir.

Le vice-président: Monsieur Loiselle, s'il vous plaît.

M. Loiselle: Merci beaucoup. C'est la première fois que nous avons une liste d'arguments en faveur de votre position. Je dois dire que nous n'avons pas reçu une telle liste en Alberta et que c'est bon d'en avoir une maintenant.

Que ce soit ceux qui sont opposés ou que ce soit ceux qui sont en faveur des paiements aux producteurs, ils nous ont tous précisé que cela améliorera l'efficacité du système. Le Bureau agricole nous a donné hier une liste des arguments portant simplement sur les frais de transport ce qui est véritablement le plus important, et il n'a pas mentionné les autres productions, c'est-à-dire les autres récoltes. L'argument qui m'a probablement le plus impressionné est le fait que vous serez en mesure de transporter par camion la plupart de votre récolte et que vous pourrez ainsi réduire vos coûts.

Lorsqu'on se penche sur vos chiffres, on s'aperçoit qu'au cours des prochaines années vous pourrez réduire votre nombre d'élevateurs d'au moins 250, peut-être même 300. Cela signifie que si vous réduisez effectivement le nombre de vos élevateurs c'est parce que vous en êtes venu à la conclusion qu'il y a d'autres moyens de s'occuper de la manutention des céréales à un meilleur coût. Ne voyez-vous donc aucun avantage à ce que le producteur reçoive les paiements afin qu'il prenne une décision dans le but d'améliorer la manutention de ses céréales?

M. Strath: Il y aura certainement des producteurs qui auront ce choix. Cela ne fait aucun doute que s'il y avait des taux variables, si les taux étaient inférieurs dans un grand centre sur une ligne d'embranchement, qu'il y aurait des producteurs dans cette zone de livraison qui livrent actuellement vers cette ligne d'embranchement ou ailleurs, qui pourraient ainsi faire ce choix et probablement économiser de l'argent. Cela rendrait non économique soit cette ligne d'embranchement soit cet autre point vers lequel il fait ses livraisons. Il devra éventuellement fermer boutique pour des raisons économiques.

Ceux qui n'ont pas le choix, c'est-à-dire ceux qui vivent de l'autre côté de cette ligne d'embranchement ou de l'autre côté de ce point de livraison, qui au départ n'avaient pas d'option, ils leur en coûtait davantage d'adopter ces tarifs de fret inférieurs plutôt que de livrer où ils étaient, leur ligne étant maintenant fermée. En fait, ils n'ont plus de choix maintenant, mais de toutes les façons ils n'en ont jamais eu. Ils se retrouvent tout d'un coup avec une cargaison énorme qu'ils ne peuvent contrôler.

[Texte]

We are not suggesting that we are against efficiency. As you stated yourself, we have rationalized our system. We continue to. It is going at the rate at which producers can afford to rebuild the system on the main lines, or on the lines that are left. If you all of a sudden lose control, the producers lose control of that rate of rationalization and it is left up to someone else, for instance the railways, it gets beyond their ability to handle the cost because the facilities on those lines are paid by the grain that goes to them and the handling charges have to reflect that.

So we are not against efficiencies and rationalization, provided it proceeds at a rate which we can afford.

Mr. Loiselle: Do you feel that . . .

The Vice-Chairman: One moment, please, Mr. Loiselle. There is a question of clarification of something in Mr. Strath's answer; Mr. Mazankowski wanted to have a clarification. Would you allow it, please?

Mr. Loiselle: Oh yes, for sure.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. Thank you, Mr. Loiselle.

Mr. Strath, you did say in your answer that if there was a way in which you could develop a producer-payment option on the basis of volume, you would be prepared to sit down and discuss it.

My question is simply this. Under the Double 80 proposal that has been put together by the Province of Alberta and farm organizations in the Province of Alberta, to some extent the payment could be based on actual marketings. Have you looked at that? Would that provide a basis that might interest you in terms of sitting down to discuss it further?

Mr. Strath: My understanding was that the plan was based on past history marketings, not on current marketings. I guess that is where we start to run into problems with it being related to something that is on a land basis . . .

Mr. Mazankowski: But it does deal with actual marketings, though, after the markets are made.

Mr. Strath: As I indicated to you quite some time ago, if we can overcome our concerns on this land-based payment, we are interested. But to this point, I have not yet seen it.

The Vice-Chairman: Okay. Thank you.

Mr. Loiselle, a question from the Chair. You have a few minutes left; do you want to use them all up or will you share some of them with Mr. Flis? You can go with one more. Proceed.

Mr. Loiselle: Just one short one.

The Vice-Chairman: Proceed, then.

[Traduction]

Nous n'insinuons certes pas que nous sommes contre l'efficacité. Comme vous l'avez dit vous-même, nous avons rationaliser notre système. Nous continuons d'ailleurs de la faire. Cela se produit à un rythme qui permet aux producteurs de reconstruire le système sur les lignes d'embranchement ou sur les lignes qui restent. Si vous perdez tout d'un coup tout contrôle, les producteurs eux aussi perdent le contrôle de ce rythme de rationalisation et ce sera alors à quelqu'un d'autre de prendre les choses en main, par exemple aux chemins de fer. Les producteurs ne seraient plus en mesure de faire face aux coûts car ils payent les installations sur ces lignes grâce aux céréales qu'ils reçoivent et les frais de manutention doivent en tenir compte.

Nous ne sommes donc pas contre l'efficacité ni contre la rationalisation à condition que cela se fasse à un rythme qui nous convienne.

M. Loiselle: Pensez-vous que . . .

Le vice-président: Un instant, s'il vous plaît, monsieur Loiselle. Il y a un point dans la réponse de M. Strath que M. Mazankowski voudrait éclaircir. Le permettez-vous?

M. Loiselle: Bien entendu.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Merci, monsieur Loiselle.

Monsieur Strath, vous avez indiqué dans votre réponse que s'il y avait un moyen de mettre au point une option paiements aux producteurs à partir du volume, vous seriez prêt à vous asseoir et à discuter.

Ma question est la suivante. D'après la proposition du Double 80 préparée par le province de l'Alberta et les organisations agricoles de cette province, les paiements pourraient dans une certaine mesure être calculés sur la mise en marché actuelle. Vous êtes-vous penché sur ce point? S'agit-il là d'une base qui pourrait lancer des discussions?

M. Strath: Je crois savoir que ce plan a été préparé d'après des méthodes de commercialisation qui ne sont pas aujourd'hui en vigueur. Je pense que c'est là où nous commençons à rencontrer des problèmes lorsqu'un tel projet est fonction des terres . . .

M. Mazankowski: Mais il s'agit des marchés d'aujourd'hui.

M. Strath: Comme je vous l'ai déjà dit il y a quelque temps, si nous pouvons dissiper les préoccupations que nous causent ces paiements calculés sur les terres, alors nous sommes intéressés. Mais jusqu'à présent, ce n'est pas le cas.

Le vice-président: Parfait. Merci.

Monsieur Loiselle, une question du président. Vous avez encore quelques minutes. Voulez-vous toutes les utiliser ou bien en donner quelques-unes à M. Flis? Vous pouvez poser une question supplémentaire. Allez-y.

M. Loiselle: Une brève question.

Le vice-président: Allez-y.

[Text]

Mr. Loiselle: Do you feel that the bill as it is right now gives you enough manoeuvre to improve, really, the efficiency of the system? Do you feel that the bill in this regard is okay?

Mr. W. Fraser: My answer, sir, would be yes. I would say further that no bill of as complex a nature as this is going to be first time around, and that is why we are not disturbed. In fact, we do support the opportunity for a view down the road. If there are some deficiencies, obvious omissions, call it what you may like, surely there is room to improve everything.

Mr. Loiselle: Then if at the end of all our hearings we can come to a consensus to have major amendments to this bill, would you be able and happy to live with it?

Mr. W. Fraser: Absolutely, sir. As we said, and I hope we made clear in our brief, we do support this legislation as it now stands. Our objective is to be constructive and suggest that there could be amendments put in fairly simply that might, in our opinion at least, improve the bill. But as it stands right now, certainly we could live with it.

The Vice-Chairman: Go ahead, Mr. Flis. You have time.

Mr. Flis: We have been hearing from witnesses yesterday, today, and all day tomorrow again. I think we have heard the three sort of extreme positions, if I can put it that way. There is the position of the Government of Manitoba, which really is no change to the Crow at all, which is the NDP position, and we respect that. Then we heard from the UGG, the position of pay the producer so that the producer can decide how he wants to transport that grain, how far, etc. So we have heard that extreme, and we as a committee respect that position. Now we are hearing a third position, and that is Bill C-155 with a method of payment made to the railways.

You can see how difficult it will be to convince 281 members in the House of Commons to come to some sort of a bill that will accommodate the four western provinces and the other provinces across Canada. How do you feel that your position is the most popular here in Manitoba and sort of meets most of the producers' interests?

The Vice-Chairman: Mr. Fraser.

Mr. W. Fraser: Well, sir, I guess we would have to make the comment that we do represent the majority of the producers within the Province of Manitoba.

Mr. Flis: Thank you.

Mr. Sigurdson: Mr. Chairman, can I answer that question?

The Vice-Chairman: Yes. You are one of the witnesses and if you have an opinion to put forward to one of the questions, you are welcome.

Mr. Sigurdson: I think, Mr. Chairman, when we get into this whole thing of who represents the producers, and the solution that the federal government is trying to find or claims

[Translation]

M. Loiselle: Pensez-vous que le projet de loi tel qu'il est actuellement vous laisse suffisamment de possibilités d'améliorer l'efficacité du système? Pensez-vous qu'à cet égard le projet de loi soit convenable?

M. W. Fraser: Ma réponse est oui. J'ajouterais qu'aucun bill aussi complexe que celui-ci ne peut être adopté tel quel, c'est pourquoi nous ne sommes pas trop préoccupés. En fait, nous apprécions la possibilité que nous avons de nous pencher sur l'avenir, et s'il y a quelques omissions ou autres, appelez-les comme vous voulez, il est, c'est certain, possible d'apporter des améliorations.

M. Loiselle: Si à la fin de toutes nos audiences nous pouvons en venir à un consensus pour apporter d'importants amendements à ce bill, seriez-vous satisfait?

M. W. Fraser: Sans aucun doute. Comme nous l'avons déjà dit, et j'espère que nous nous sommes bien fait comprendre, nous sommes en faveur de cette loi telle qu'elle est. Notre objectif est d'être constructif et de suggérer des amendements qui pourraient, tout au moins c'est mon avis, améliorer ce projet de loi. Cependant, tel qu'il est nous en sommes satisfaits.

Le vice-président: Allez-y, monsieur Flis, vous avez le temps.

M. Flis: Nous avons entendu des témoins hier, aujourd'hui et il en sera de même demain. Je pense que nous avons entendu les trois positions extrémistes si je peux m'exprimer ainsi. Il y a la position du gouvernement du Manitoba en faveur d'aucun changement au Nid-de-Corbeau, c'est-à-dire celle du NPD, et nous respectons cette position. Nous avons d'autre part entendu la position de l'UGG en faveur des paiements aux producteurs afin que ceux-ci puissent décider la façon dont ils veulent transporter leurs céréales, jusqu'où, etc. Nous respectons donc ces deux positions extrêmes. Nous avons également entendu une troisième position, à savoir un Bill C-155 et une méthode de paiements aux chemins de fer.

Vous pouvez donc vous rendre compte à quel point il sera difficile de convaincre les 281 députés de la Chambre des communes d'en arriver à une loi quelconque qui satisfera les quatre provinces de l'Ouest et les autres provinces du pays. Pensez-vous que votre position est la plus populaire ici même au Manitoba et qu'elle satisfait en quelque sorte les intérêts de la plupart des producteurs?

Le vice-président: Monsieur Fraser.

M. W. Fraser: Ma foi, monsieur, je pense que nous devons dire que nous représentons effectivement la majorité des producteurs dans la province du Manitoba.

M. Flis: Merci.

M. Sigurdson: Monsieur le président, puis-je répondre à cette question?

Le vice-président: Certainement. Vous êtes l'un des témoins et si vous avez une opinion à exprimer ne vous gênez pas.

M. Sigurdson: Je pense, monsieur le président, lorsque nous abordons cette question de la représentation des producteurs et que nous parlons de la solution que le gouvernement fédéral

[Texte]

to be trying to find—in my presentation I think what was acceptable to every farm organization at one time was the Hall report. To a large degree, a person belongs to the Farm Bureau if they buy a can of chemical and take out a membership in a co-operative organization or deliver a hog to a hog board, and they become a member of the pool if they want to share in the dividends of that company. So it is for financial reasons that they become a member of a pool and a co-operative, which I am and strongly support.

I guess if the committee was serious in wanting to find out the views of the farmers, they would have gone out into the countryside in this province, rather than just holding meetings in major cities.

• 1500

For me, it is a three-day trip down here at my own expense to meet with this committee to express my views, and I think if you were to get out in the countryside you would find the view of the farmers is that the Crow rate should not be changed.

We have had public meetings, for instance in the Swan River valley, Roblin, Gilbert Plains, Grandview areas. We have had 200 or 300 hundred people come to those public meetings and we have passed resolutions unanimously supporting retention of the Crow. So I find it rather strange that today here we are listening to railways, we are listening to people in the grain trade, we are listening to grain companies and the only views that seem to be getting across are the views of the United Grain Growers, which we hear. Again, I know of UGG committees that want the Crow retained, and I could name them.

So I do not think we are hearing the views of farmers. We are hearing the views of companies. If the federal government wants to hear the views of the farmers they can come out in the country and hear them.

The Vice-Chairman: Thank you. I call on Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, through this whole process we have heard from a host of organizations and individuals who have nothing to do with the production or handling of grain, who have great knowledge on what is best for grain producers. I must say, while I will not take a back seat to anybody supporting the co-operative movement and the wheat pool system and whatnot, when are the pools going to fight for grain producers?

I want to ask this of Mr. Fraser. You say in your brief you are not against freight rate reform. Well, what reform? Reform for whom? We have heard from the Coal Association, the Chemical Producers; we are going to hear from the B.C. Forest Products producers and whatnot, all of whom cry to us about how they are paying 300% more in freight rates and whatnot, all of whom have had three, four, five times increases in their prices while grain producers have not had anything

[Traduction]

essaie de trouver ou prétend essayer de trouver, que pour toutes les organisations agricoles à un moment donné le rapport Hall était acceptable. Une personne fait partie en somme du Bureau agricole si elle achète un bidon de produit chimique, et devient membre d'une coopérative si par exemple elle livre un porc; elle devient membre de la Commission si elle désire partager les dividendes de cette entreprise. C'est donc pour des raisons financières qu'elle devient membre d'une commission ou d'une coopérative, position que j'appuie fortement.

Je pense que si le Comité voulait sérieusement connaître les points de vue des agriculteurs, il se serait déplacé dans les campagnes de cette province au lieu d'organiser des réunions dans les grandes villes.

En ce qui me concerne, il m'a fallu faire un voyage de trois jours à mes propres frais pour venir rencontrer les membres de Comité et faire connaître mes points de vue, et je pense que si vous vous déplaciez dans les campagnes vous vous apercevriez que les agriculteurs sont pour le maintien du statu quo.

Nous avons tenu des réunions publiques, par exemple dans la vallée de la rivière Swan, à Roblin, Gilbert Plains et Grandview. Nous avons eu à chaque fois entre 200 et 300 personnes et nous avons adopté à l'unanimité des résolutions en faveur du maintien du Nid-de-Corbeau. C'est pourquoi je trouve plutôt étranger qu'aujourd'hui nous soyons obligés d'écouter les chemins de fer, des personnes dans le commerce des céréales, d'autres qui représentent des compagnies de céréales et il semble d'autre part que les seuls points de vue qui semblent être acceptés soient ceux de la United Grain Growers. Encore une fois, je sais que des comités de la UGG veulent que le Nid-de-Corbeau reste tel qu'il est, et je pourrais même vous les nommer.

C'est pourquoi je ne pense pas que nous entendons ici même les points de vue des agriculteurs. Nous entendons ceux des compagnies. Si le gouvernement fédéral veut connaître les points de vue des agriculteurs il n'a qu'à se déplacer dans les campagnes.

Le vice-président: Merci. Monsieur Benjamin, c'est à vous.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous avons entendu un certain nombre d'organismes et de particuliers qui n'ont rien à voir avec la production ou la manutention des céréales, mais qui ont de grandes connaissances sur ce qui convient le mieux aux producteurs de céréales. Je ne serai pas le dernier à appuyer les coopératives et tout le système de la Commission du blé, mais je demande quand les commissions vont-elles lutter pour les producteurs de céréales?

Je pose cette question à M. Fraser. Vous avez dit dans votre document que vous n'êtes pas contre la réforme des taux de transport. De quelle réforme s'agit-il? Une réforme pour qui? Nous avons entendu la Coal Association, l'Association des fabricants de produits chimiques et nous allons entendre les producteurs qui appartiennent à la B.C. Forest Products, et de je ne sais quelle autre organisation, toutes se plaignant du fait qu'elles versent 300 p. 100 de plus en frais de transport, toutes

[Text]

like that. In fact, in the last couple years they have had reduced prices.

How can the Manitoba Pool hold still for the grain producers of Manitoba, once they hit 5.1 times Crow, parting with over \$62 million a year in extra freight charges, and nothing done about the price side?

The Vice-Chairman: Would you answer that question, please? Who will be taking it? Mr. Fraser.

Mr. W. Fraser: Mr. Chairman, I think the suggestion or the question asked, or one of the questions asked, was: When are we going to start to fight for our producers of grain?

I am a farmer, was a farmer, still own land, as do all the members on this panel today, with the exception of Mr. Arason who came from a farm—not that that has much to do with it. But our objective all along, sir, has been to work to the best of our ability for an efficient rail system.

It became very obvious not too many years back that the rail system as it stood at that time would not move our grain to port. It became obvious that something had to be done and we made the statement that we would be prepared to pay somewhat more. I think it is unrealistic, sir, to expect our grain to be moved for the same price per tonne mile as it was at the start of the century. We emphasize “some”. Our delegate body, when they passed that resolution emphasized the word “some”. There was no way they could spell that out, but it was inferred very, very directly that it would not be a great amount.

In other words, we were instructed to work to the best of our ability to come up with a least cost to the producer, efficient grain transportation system, and I think I would challenge anyone and say that is exactly what we have done.

Further to that, to protect the farmer . . . and I agree, Mr. Benjamin, with something you said. It is a very unfortunate position that we are in. That has to do with the price we are getting for our grain. Hopefully, that will turn around. I have lived and farmed long enough that I do not get absolutely down in the dumps when our prices are low. It is cyclical. It is unfortunate, but that is another subject.

But to protect the farmer, even if he does pay some more, we are pretty insistent. I think if you read our brief you will notice that we suggest that the proposed safety net as it is, to 10% of the port price or the average weighted basket price, is too high. We are suggesting that it should be based on the average taken over a period of years, and that works out to about 5.7%. So that is the protection that we are suggesting would be absolutely necessary to be in this legislation.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

[Translation]

ayant eu trois, quatre, cinq augmentations de leurs prix alors que les producteurs de céréales n'ont rien connu de tout cela. En fait, au cours des deux dernières années ils ont même réduit leurs prix.

Comment la Manitoba Pool peut-elle défendre les producteurs de céréales du Manitoba une fois le Nid-de-Corbeau 5.1 fois ce qu'il était, se répartissant ainsi plus de 62 millions de dollars par an en frais de transport supplémentaires, et ne rien faire en ce qui concerne les prix?

Le vice-président: Pourriez-vous répondre à cette question, s'il vous plaît? Qui va le faire? Monsieur Fraser.

M. Fraser: Monsieur le président, je pense que la suggestion qui est faite ou bien la question posée, ou l'une des questions posées était: Quand allons-nous commencer à lutter pour nos producteurs de céréales?

Je suis un agriculteur, j'étais un agriculteur, je possède toujours des terres, comme d'ailleurs tous les membres du Comité aujourd'hui, à l'exception de M. Arason qui venait d'une ferme, bien que cela n'ait rien à voir. Nos objectifs, monsieur, ont été de travailler du mieux possible afin d'avoir un système de chemin de fer efficace.

Il est devenu plus qu'évident il n'y a pas si longtemps que cela que le système ferroviaire tel qu'il était à l'époque ne pourrait transporter nos céréales vers les ports. Il était devenu également évident que quelque chose devait être fait et nous avons donc déclaré que nous serions prêts à payer un peu plus. Je pense qu'il n'est pas réaliste, monsieur, de s'attendre à voir nos céréales transportées au prix de la tonne milliaire qui était en vigueur au début du siècle. Nous insistons sur le mot «un peu plus». Notre organisme lorsqu'il a adopté cette résolution a bien insisté sur ce mot. Cette expression indiquait sans ambiguïté qu'il ne s'agirait pas d'une grande somme.

En d'autres termes, nous avons été instruits de travailler du mieux possible afin d'en arriver à un coût moindre pour le producteur, à un système de transport des céréales efficace et je pense que je défie quiconque de dire que ce n'est pas ce que nous avons fait.

D'autre part, afin de protéger l'agriculteur—et je suis d'accord avec ce que vous avez dit, monsieur Benjamin. La position dans laquelle nous nous retrouvons est très regrettable. Il y a sans doute un rapport avec le prix que nous touchons pour nos céréales. Fort heureusement, les choses changeront. J'ai vécu suffisamment longtemps dans une ferme pour savoir qu'il ne faut pas se désespérer lorsque nos prix sont faibles. C'est un cycle malheureux certes mais c'est là un autre sujet.

Afin donc de protéger l'agriculteur, même s'il paie un peu plus, nous faisons tout notre possible. Je pense que si vous lisez votre mémoire vous remarquerez que nous suggérons que la ligne de sécurité proposée à 10 p. 100 du prix au port ou le prix moyen pondéré, est trop élevée. Nous suggérons qu'elle soit calculée sur la moyenne prise sur plusieurs années, et cela représente environ 5.7 p. 100. Voilà ce que nous suggérons et que nous considérons absolument nécessaire.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

[Texte]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the whole result of this legislation as proposed means that farmers pay more and get less, purely and simply. Even if grain prices were to improve, they will still be worse off, while the railways get more. The theory is that if you pay the farmers less, if the farmers get less, they will produce more. But the railways, we will pay them more in order to get more capacity. "Solve capacity," as you put it.

Capacity for whom? When a coal company increases their prices five times and they complain about their freight rates going up three times, I presume from that they can afford to pay the higher freight rates.

Would you not agree that if grain producers could get three or four or five times increases in their prices, there would be no problem about them paying more freight rates? Why would you hold still for your own members paying more freight rates at the prices they are getting today, that are down from what they were two or three years ago?

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, would you let him answer? Stacking questions makes them difficult to follow.

Mr. Fraser, please.

Mr. W. Fraser: I think I suggested, Mr. Chairman, Mr. Benjamin, that it would be very, very desirable and I am very optimistic that our prices will improve, but I do not think we can wait until that happens. It became obvious, as I said before, that the opportunity to move grain was diminishing. Any commodity that paid compensatory rate was getting priority. It became very obvious. So I think we are obliged to make some effort, at least to pay our way.

I am not arguing with you that it would be far more acceptable, in fact there may not have been much argument at all, had we been getting a reasonable price for our grain. But that is not the case. We have got to be optimistic enough, I think, that we will have some grain to move at a better price a few years down the road.

Further to that, I think it is fair to say—and I hope you would agree with this, Mr. Benjamin—the only thing that has kept us going in the farming community has been the volumes we have been able to grow and to move. I operated through the congested period when I felt absolutely at wits end because I had the grain and I could not sell it. At least, in the last few years we have been able to move it and I think it is our obligation to ensure that the grain can be moved, that there will be a system in place that the grain can be moved a year or two down the road.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I have a final question, and my colleague, Mr. Sargeant, has one question.

Mr. Fraser, when you talk about solving capacity and whatnot, there is nothing in this legislation to the members of

[Traduction]

M. Benjamin: Monsieur le président, cette loi telle que proposée signifie que les producteurs paient davantage et obtiennent moins, un point c'est tout. Même si les prix des céréales augmentaient, les producteurs seraient dans une position encore pire alors que les chemins de fer eux en tireraient davantage. La théorie est que si vous versez moins aux producteurs, ils produiront davantage. Cependant, en ce qui concerne les chemins de fer, nous les paierons davantage afin d'augmenter leur capacité.

Capacité pourquoi? Lorsqu'une entreprise de charbon multiplie ses prix par cinq et qu'elle se plaint de l'augmentation par trois de ses frais de transport, j'en déduis qu'elle peut se permettre de payer des frais de transport plus élevés.

Reconnaissez-vous que si les producteurs de céréales pouvaient obtenir trois, quatre ou même cinq fois les prix qu'ils obtiennent actuellement, il n'y aurait aucun problème quant à l'augmentation des frais de transport? Pourquoi resteriez-vous sans rien faire pour vos membres qui paient des frais de transport plus élevés étant donné les prix qu'ils reçoivent aujourd'hui, prix qui sont inférieurs à ceux d'il y a deux ou trois ans?

Le vice-président: Monsieur Benjamin, voulez-vous le laisser répondre? Si vous accumulez les questions il sera difficile d'y répondre.

Monsieur Fraser, s'il vous plaît.

M. W. Fraser: Je pense que j'ai suggéré, monsieur le président, monsieur Benjamin, que cela serait extrêmement souhaitable et je suis très optimiste de voir nos prix s'améliorer mais je ne pense pas que nous pouvons attendre jusqu'à ce que cela se produise. Comme je l'ai déjà dit, il était devenu évident que les possibilités de transporter les céréales diminuaient. Tous les produits pour lesquels des taux compensatoires étaient versés obtenaient la priorité. C'est pourquoi nous sommes obligés de faire des efforts.

Je ne conteste pas que cela serait beaucoup plus acceptable, en fait il n'y aurait peut-être même pas eu d'arguments, si nous avions obtenu un prix raisonnable pour nos céréales. Mais cela n'est pas le cas. Il faut que nous soyons suffisamment optimistes et que nous croyons que nous aurons des céréales à transporter à un meilleur prix d'ici quelques années.

Je pense qu'il est juste de dire, et j'espère que vous serez d'accord avec cela, monsieur Benjamin, que la seule chose qui nous a permis d'aller dans les communautés agricoles a été les volumes que nous avons pu produire et transporter. J'ai connu une période difficile lorsque j'avais des céréales et que je ne pouvais pas les vendre. Au cours des dernières années nous avons pu tout au moins les transporter et je pense que c'est à nous de nous assurer que les céréales peuvent être transportées, qu'il y aura un système en place permettant aux céréales d'être transportées dans un ou deux.

Le vice-président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'ai une dernière question, et mon collègue M. Sargeant en a une lui aussi.

Monsieur Fraser, lorsque vous parlez de capacité et de je ne sais quoi, il n'y a rien dans cette loi pour les membres du

[Text]

the Manitoba Wheat Pool on capacity. There is nothing for Churchill, there is nothing for yard improvements in Winnipeg, there is nothing which would be of benefit to Manitoba Pool Elevator members.

• 1510

Why would you be so willing to blindly accept what is proposed by the railroads and the government and the organizations that do not grow grain, on what the railway costs are and what is best for grain producers? There is nothing in here for Manitoba except paying more money.

The Vice-Chairman: Mr. Fraser, please.

Mr. W. Fraser: I would hope, Mr. Chairman and Mr. Benjamin, that if the railways are compensated for moving grain, then it would be their responsibility to upgrade their yards here in Winnipeg. I do not see for one second that that should be a burden put on the shipper of grain.

As to Churchill, I feel that this is a responsibility of the government, both levels of the government if you wish, rather than the grain producer. I am not one who suggests that we should not have Churchill. I will make the comment that up until now, at least, Churchill has not improved our ability to move grain. CN at least has had to pull cars out of their fleet east and west to service Churchill. It is very difficult to get ships to come into Churchill.

In other words, I would suggest in summary that it is desirable to keep Churchill in the picture but I do not think we should stress the upgrading of the line to Churchill at this particular time; nor should the grain producer, through compensatory rate, be expected to contribute to the upgrading of that line.

The Vice-Chairman: The Chair recognizes Mr. Sigurdson. Mr. Sigurdson wants to say something.

Mr. Sigurdson: Yes, Mr. Chairman, I think on Les' question about cost to farmers, I can equate—I am probably an active farmer; I do not rent out my land—I can equate that cost to me quite easily and by 1990 on my farm, if you project the Pepin proposal, it would be about \$15,000 extra freight costs I will have to pay. That to me is probably more than my net income on many years. We are not only going to get a costlier system in terms of costs. Clause 45.(1) gives the railways the power to establish different rates on different lines, so we will get a costlier system for farmers in terms of co-ordination of product to centralized points. For us in the Swan River Valley, where we are on a branch line, such a system or a so-called efficiency measure like abandonment of our line—an efficiency measure that would be efficient for the railways and not for the farmers—that would force us probably to haul our grain 70 to 80 miles immediately. With Clause 45.(1), that could probably go on until we were maybe hauling 200 miles, and the further away you got from the branch line the less developed your agricultural area would be and the less developed your communities would be.

[Translation]

Manitoba Wheat Pool. Il n'y a rien pour Churchill, il n'y a rien pour les améliorations aux gares de triage à Winnipeg, il n'y a rien dont pourraient bénéficier les membres du *Manitoba Pool Elevator*.

Pourquoi accepteriez-vous les yeux fermés ce que proposent les chemins de fer et le gouvernement ainsi que les organismes qui ne font pas pousser de céréales, sur ce que sont les frais de chemins de fer et sur ce qui convient le mieux aux producteurs de céréales? Il n'y a rien là-dedans pour le Manitoba si ce n'est verser davantage d'argent.

Le vice-président: Monsieur Fraser, s'il vous plaît.

M. W. Fraser: J'espère, monsieur le président et monsieur Benjamin, que si les chemins de fer sont rémunérés pour transporter des céréales, ce sera leur responsabilité d'améliorer leurs gares de triage ici même à Winnipeg. Je n'envisage pas une seconde cette responsabilité comme revenant aux expéditeurs de céréales.

En ce qui concerne Churchill, à mon avis, c'est une responsabilité qui incombe au gouvernement, aux deux niveaux de gouvernement si vous préférez, plutôt qu'aux producteurs de céréales. Je ne veux pas dire que nous ne devrions pas avoir Churchill. Je dirai par contre que jusqu'à présent tout au moins Churchill n'a pas amélioré nos possibilités de transporter des céréales. Le CN a dû retirer des voitures de sa flotte à l'Est et à l'Ouest afin de desservir Churchill. Il est très difficile de faire venir des cargaisons à Churchill.

En d'autres termes, je suggère en bref qu'il est souhaitable de conserver Churchill mais je ne pense pas que nous devrions insister sur l'amélioration de la ligne vers Churchill pour le moment, et que d'autre part il ne faut pas s'attendre que les producteurs de céréales contribuent à l'amélioration de cette ligne par le biais de taux compensatoires.

Le vice-président: M. Sigurdson veut dire quelque chose je pense.

M. Sigurdson: C'est exact, monsieur le président. J'aimerais dire quelque chose à propos de la question de Les sur les coûts des agriculteurs. Je suis un agriculteur moi-même, je ne loue pas mes terres, je peux calculer facilement ces coûts et d'ici 1990 sur ma ferme si vous prévoyez la proposition Pepin, cela représenterait quelque 15,000 dollars de frais de transport supplémentaires que j'aurais à payer. C'est probablement plus que mon revenu net sur plusieurs années. Nous allons ainsi nous retrouver avec bien plus qu'un système très coûteux. La clause 45.(1) confère aux chemins de fer les pouvoirs nécessaires pour fixer des taux différents sur les diverses lignes, ainsi nous aurons un système encore plus coûteux pour les agriculteurs en ce qui concerne la coordination des produits vers des points centralisés. Pour nous, dans la vallée de la rivière Swan où nous sommes sur une ligne d'embranchement, un tel système ou une soi-disant mesure efficace comme l'abandon d'une ligne, mesure qui serait efficace pour les chemins de fer et non pas pour les agriculteurs, nous forcerait probablement à transporter nos céréales immédiatement à 70 ou 80 milles. En vertu de cette même clause, nous pourrions même aller jusqu'à

[Texte]

So there are two costs. There are social costs, there are costs to individual farmers, there are costs to communities. I do not think, as a farmer, I can haul any further. I am having a hard time getting my grain to my own point, let alone trucking it 70 to 80 miles and trying to make arrangements to do that. So we are looking at a very costly system being proposed, costly for farmers. We are taking \$1 billion out of the economy and we are also putting centralization costs onto the farmers.

The Vice-Chairman: Thank you. I call on Mr. Sargeant. Mr. Sargeant, member for Selkirk—Interlake.

Mr. W. Fraser: Mr. Chairman, could I ask your permission to allow Mr. Arason to make a supplementary comment in relation to Mr. Benjamin's question?

The Vice-Chairman: Yes, that is in order. Mr. Sargeant will defer his question.

Mr. Arason: I will be very brief, Mr. Chairman. Mr. Benjamin suggests that to upgrade the system to the west coast will do absolutely nothing for Manitobans and I would have to take some exception with that. Whatever happens in the western movement that improves that movement will also improve the movement to the east because it will take some pressure off there and it will open up capacity through the east that Manitoba can benefit from.

The other issue is that the markets as mentioned, that are developing in the west, most of the grain that goes out of this country is marketed by the Canadian Wheat Board and if they can achieve better prices and freer movement through the west, all farmers that deliver to the Canadian Wheat Board share in that benefit as well.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Arason. I now call on Mr. Sargeant. Mr. Sargeant, to whom do you wish to direct a question?

Mr. Sargeant: Thank you, Mr. Chairman. I would like to direct a question to Mr. Sigurdson.

In his brief he quoted Carl Snively who referred to the NFU having the proper position, trying to save the family farm. One thing that I have not heard much of in the last couple of days that I have been in these hearings is just what effect this is going to have on the individual family farm. We have heard how it is going to help different groups improve the rail system and move grain more quickly, perhaps expand a livestock industry in western Canada. We have not heard what this legislation and subsequently, or eventually, 5.1 times Crow is going to do to the average small farmer in Manitoba, Saskatchewan, Alberta or wherever.

Could you expand on your comment, Mr. Sigurdson, and perhaps just tell us from your own experience? You alluded to it a bit a moment ago in your comment that it would cost you

[Traduction]

200 milles, et plus vous allez loin de la ligne d'embranchement moins votre secteur agricole sera développé et il en sera de même de vos communautés.

Il y a donc deux coûts. Il y a les coûts sociaux, les coûts aux producteurs et les coûts aux communautés. Je ne pense pas en tant qu'agriculteur pouvoir transporter mes céréales plus loin. J'ai déjà du mal à obtenir mes céréales à mon point, alors mieux vaut ne pas parler de les expédier par camion à 70 ou 80 milles et de faire des arrangements en ce sens. C'est donc un système très coûteux que l'on nous propose, coûteux pour les agriculteurs. Nous retirons un milliard de dollars de l'économie et nous ajoutons les frais de la centralisation sur le dos des agriculteurs.

Le vice-président: Merci. Je passe maintenant la parole à M. Sargeant, membre de Selkirk-Interlake.

M. W. Fraser: Monsieur le président, puis-je vous demander de permettre à M. Arason de faire une observation supplémentaire au sujet de la question de M. Benjamin?

Le vice-président: Certainement. M. Sargeant posera sa question par la suite.

M. Arason: Je serai très bref, monsieur le président. M. Benjamin suggère que l'amélioration du système vers la côte ouest n'apportera absolument rien au Manitoba mais je voudrais à ce sujet faire quelques remarques. Quoi qu'il se passe dans l'Ouest, cela améliorera le mouvement vers l'Est car il y aura moins de pression et cela entraînera davantage de possibilités vers l'Est dont le Manitoba pourrait profiter.

Je voudrais également parler des marchés qui se développent à l'Ouest, car la plupart des céréales exportées passent par la Commission canadienne du blé et si elle peut obtenir de meilleurs prix et une plus grande liberté de mouvement à travers l'Ouest, tous les agriculteurs qui livrent à la Commission canadienne du blé en tireront profit.

Le vice-président: Merci, monsieur Arason. Je passe maintenant la parole à M. Sargeant. Monsieur Sargeant, à qui voulez-vous poser votre question?

M. Sargeant: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser ma question à M. Sigurdson.

Dans son mémoire, il cite Carl Snively qui fait allusion à la position de la NFU qui essaie de sauvegarder la ferme familiale. S'il y a une chose dont je n'ai pas entendu beaucoup parler au cours de ces audiences c'est justement les conséquences sur la ferme familiale. On nous a dit que cela allait aider différents groupes, améliorer le système ferroviaire et transporter plus rapidement les céréales, peut-être même entraîner une croissance de l'industrie du bétail dans l'Ouest du Canada. On ne nous a rien dit sur les conséquences que cette loi et éventuellement l'augmentation par 5.1 du Nid-de-Corbeau, sur le petit agriculteur moyen au Manitoba, en Saskatchewan, en Alberta ou ailleurs,

Pourriez-vous nous en dire davantage, monsieur Sigurdson, et peut-être nous parler de votre expérience? Vous y avez fait allusion à un bref moment puisque vous avez mentionné qu'il vous en coûterait 15,000 dollars ou quelque chose comme cela.

[Text]

\$15,000 or something extra. How serious is this going to be for you and for other farmers in similar situations to yours?

Mr. Sigurdson: Yes. I guess the seriousness of that to farmers in the economic times that farmers are under right now is that they simply will not exist. Putting a cost to me, that is removal of my net income by 1990, under this proposal. When you start losing farmers you also start losing services in your communities. You lose your hospitals, your schools and so on. So the cost to individual farmers, that is one thing in my view that the federal government has never really looked at.

It will also probably mean a decrease in production. Simply, if a farmer gets higher costs he is not going to be able to buy the necessary inputs for production, and grain probably accounts for about \$6.3 billion in exports today. If we put \$1 billion more costs onto farmers, as I said before, they simply will not produce in the manner that they have been.

So probably down the road, we are going to lower our balance of payments and I guess, just like Snavely said, it is probably the end of the family farm. He said some would probably survive and come back in another form. I do not know what other form they could come back in.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

That concludes the questioning but there is a request for information. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you very much, Mr. Chairman.

To Mr. Fraser, throughout the course of today and yesterday the issues of the so-called railway losses and the costing formulas have been questioned and raised. My understanding is that your organization, along with the other two pools, conducted a study into the cost of grain transportation and that you had found that the Snavely report had overestimated the losses of the railways by more than \$200 million. I am wondering if your organization might be prepared to share that information with the committee.

Mr. W. Fraser: Mr. Chairman, Mr. Arason I think is prepared to answer that question.

Mr. Arason: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski, the pools have been involved in freight and rail costing over a considerable period of time, not only through the Gilson process and the process that we are in right now but through cost of capital inquiries, etc. I might add that they have done this at considerable expense, none of which is a direct benefit to Manitoba Pool as a corporate entity but is expended on behalf of individual farmers in an effort to try and keep their costs down. The study in particular, I think, that you are referring to was presented as a part of our case during the Gilson discussions. It was commissioned by the three pools and developed by the three pools and I am sure that we could make that information available to the committee.

[Translation]

À quel point cela sera-t-il sérieux pour vous et les autres agriculteurs qui sont dans un cas semblable?

M. Sigurdson: Je pense que la situation sera effectivement très sérieuse pour les agriculteurs spécialement en ces temps difficiles, et que cela signifiera tout simplement leur disparition. Si vous voulez des chiffres, cela signifie qu'avec cette proposition je perdrais mon revenu net jusqu'en 1990. Lorsque vous commencez à perdre des agriculteurs vous perdez également des services dans vos communautés. Vous perdrez vos hôpitaux, vos écoles etc. Ainsi, à mon avis le gouvernement fédéral ne s'est pas suffisamment penché sur ce qu'il en coûtera aux agriculteurs.

Cela signifiera peut-être également une diminution de la production. En bref, si un agriculteur doit faire face à des coûts plus élevés, il ne sera pas en mesure d'acheter les produits nécessaires pour sa production, et je précise que les céréales représentent quelque 6.3 milliards de dollars d'exportation aujourd'hui. Si nous ajoutons un milliard de dollars supplémentaire en frais sur les agriculteurs, comme je l'ai dit auparavant ils ne pourront produire comme ils le faisaient au préalable.

Nous allons donc éventuellement diminuer notre balance des paiements et je pense, comme l'a dit Snavely, que c'est probablement la fin de la ferme familiale. Il a précisé que certains agriculteurs arriveraient à survivre et reviendraient sous une autre forme. Je ne sais pas de quelle forme il veut parler.

Le vice-président: Merci beaucoup.

Mais je vois que l'on demande des renseignements. Monsieur Mazankowski, c'est à vous.

M. Mazankowski: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je voudrais m'adresser à M. Fraser. Durant les journées d'hier et d'aujourd'hui on a cessé de poser des questions sur les soi-disant pertes des chemins de fer et les formules de coûts. Je crois savoir que votre organisation ainsi que les deux autres commissions, ont effectué une étude sur les frais de transport des céréales et que vous en êtes venu à la conclusion que le rapport Snavely avait surestimé les pertes des chemins de fer de plus de 2000 millions de dollars. Je me demande si votre organisation est prête à faire connaître ces données au Comité.

M. W. Fraser: Monsieur le président, je pense que M. Arason peut répondre à cette question.

M. Arason: Monsieur le président, monsieur Mazankowski, les commissions ont pris part au processus des frais des chemins de fer et de transport depuis très longtemps, non seulement par l'intermédiaire du processus Gilson et celui que nous connaissons actuellement, mais également par celui d'enquêtes sur les coûts d'immobilisation, etc. Je me permets d'ajouter que cela leur a coûté extrêmement cher et que la Manitoba Pool n'en a tiré aucun bénéfice direct mais qu'elle le fait au nom des agriculteurs particuliers afin de maintenir leurs frais à un niveau assez faible. L'étude dont vous parlez a été présentée dans le cadre de notre exposé durant les discussions Gilson. Cette étude a été entreprise par les trois commis-

[Texte]

The Vice-Chairman: Mr. Arason, do we take it from that that you are prepared to table it with the Clerk of the Committee?

Mr. Arason: I only have one copy with me right here and that is considerably marked up, but I would attempt to get you a clean copy within the next day.

The Vice-Chairman: Yes, you can forward it to Ottawa, to the Clerk of the Committee.

Mr. Arason: Will do.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, if at all possible, it would be appreciated if it could be appended to the day's proceedings. As you recall, we had another study that was tabled by the Manitoba government. I think these two studies will be most useful to the committee in trying to deal with the very crucial element of the cost and particularly the costs that will be required to be paid by the producers.

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski, the clerk informs me that it depends upon the time of reception because the transcription services deal with today's and they cannot keep it open indefinitely. But Mr. Fraser has indicated he wanted to say something.

Mr. W. Fraser: I may be mistaken, Mr. Chairman, but I was of the belief that this report was available, in that we did present it at the Gilson table. If that is not the case, we would be quite prepared to make it available to you as soon as possible.

Mr. Mazankowski: I appreciate that.

The Vice-Chairman: This clarifies your point of information. We are not extending the question period. We are just looking for information, Mr. Murta.

Mr. Murta: No, I know that. That is right. In a similar vein to Mr. Mazankowski, I was wondering whether or not the—well, to go back to what I was wanting to see, whether or not you had information that you could table. The Quebec farmer, agricultural producer, is concerned over the question that if there is a payment made to the producer then may transfer in some way hog production from Quebec, specifically, to the Prairies. Has the pool done any work on that one way or the other in terms of whether that concern is legitimate? If so, do you have a study or do you have anything that you could table with the committee to indicate your position?

The Vice-Chairman: Mr. Strath.

Mr. Strath: No. We have not done any specific work ourselves. We have, of course, all of the background material that was done by the Department of Agriculture during the Gilson exercise and which indicated the increase in production if certain things happened.

I also have some information and have collected some data on projected markets, and I believe that was done also during the Gilson exercise. I think that material is all available. If you

[Traduction]

sions et je suis certain que nous pourrions communiquer toutes les données au Comité.

Le vice-président: Monsieur Arason, devons-nous comprendre que vous êtes prêt à remettre ce document au greffier du Comité?

M. Arason: Je n'en ai qu'une copie sur laquelle beaucoup de choses sont écrites, mais je vais essayer de vous en obtenir une bon état d'ici demain.

Le vice-président: Oui, vous pouvez l'envoyer à Ottawa au greffier du Comité.

M. Arason: C'est ce que je ferai.

M. Mazankowski: Monsieur le président, si cela est possible, pourrait-on l'annexer aux délibérations de la journée. Si vous vous en souvenez, nous avons également une autre étude présentée par le gouvernement du Manitoba. Je pense que ces deux études seraient très utiles au Comité afin de traiter de la question très importante des coûts et particulièrement de ceux qu'il faudra verser aux producteurs.

Le vice-président: Monsieur Mazankowski, le greffier me fait savoir que cela dépend de l'heure à laquelle le document est reçu car les services de transcription s'occupent des travaux d'aujourd'hui et ils ne peuvent pas attendre indéfiniment. Je crois que M. Fraser veut dire quelque chose.

M. W. Fraser: Je me trompe peut-être, monsieur le président, mais je croyais que ce rapport était disponible puisque nous l'avions présenté lors du processus Gilson. Si cela n'est pas le cas, nous serions disposés à vous le faire parvenir le plus rapidement possible.

M. Mazankowski: Ce serait parfait.

Le vice-président: Voilà votre demande de renseignements réglée. Nous ne prolongeons pas la période de questions. Nous voulons simplement des renseignements, monsieur Murta.

M. Murta: Je sais. Un peu comme l'a fait M. Mazankowski, je me demande si vous aviez des données que vous pourriez présenter. L'agriculteur du Québec, le producteur agricole est préoccupé par le fait que s'il y a des paiements à faire au producteur, il pourrait y avoir un transfert de la production des procs du Québec principalement aux Prairies. Est-ce que la Commission s'est penchée sur ce point d'une façon ou d'une autre? Si oui, avez-vous une étude ou bien quelque chose que vous pourriez présenter au Comité pour faire connaître votre position?

Le vice-président: Monsieur Starth.

M. Starth: Non, nous n'avons rien fait de particulier nous-mêmes. Nous avons bien entendu tous les documents de travail préparés par le ministère de l'Agriculture durant le processus Gilson et qui indiquent l'augmentation de la production si certaines choses se passent.

Je possède d'autre part quelques données et j'en ai recueillies d'autres sur les marchés projetés, et je crois que cela a également été fait durant le processus Gilson. Je pense que ces

[Text]

put the two together, I guess that sort of material may give some concern to eastern livestock producers. If you get increased production with a concern that there may not be a market for it, then you have some concern on what happens to prices or what happens to the production. So we have not done any specific study although we have that background material, which I am sure is available from the Gilson exercise.

The Vice-Chairman: Thank you very much. Mr. Loisel, if it is a clarification or information.

Mr. Loisel: Thank you.

In a previous answer you told me that a mode of payment to the producer in relation with the land base would be to the disadvantage of the more productive farmers and more attractive for the less productive farmers. Could you elaborate a bit on this?

Another thing that I would like to know, during the last at least two decades we have noticed a reduction in the number of farmers, in the magnitude of roughly 30,000 per decade. Do you think that this phenomenon will continue in the future?

Mr. Strath: On the first question, a disadvantage to the productive producer, if you only assign a certain allocation of funds or a direct payment on a particular size farm, and producer A grows one-third as much again volume on that same acreage and they both try and market it through the system, producer A is going to pay much higher freight because he is paying on the extra production, than producer B. Yet they are both being compensated the same amount. That is why we say it is to the disadvantage of the high producer.

As far as the continuing escalation of farm size, looking back in history, these things seem to go in cycles. It appears that at certain times there are advantages to increases in farm size, which reach a certain level and then economic things happen which break up those farms again into smaller ones. That has been a cycle over history. Back in the early 1900s there were very large farms on the Prairies and those all broke up into smaller farms in the years that followed.

We are seeing that rising again at the present time. I suspect farms will reach a size where they reach the capacity of a manager to manage them, and if economic things happen to disadvantage that size or that scale of farming operation, then they will once again break up into smaller farms.

I am not capable of predicting that, but I suspect that cycle will continue.

The Vice-Chairman: The time is up for this section. You have shown another question, but if we do that at each session

[Translation]

documents sont tous disponibles. Mis ensemble, ces documents risquent de soulever quelques inquiétudes chez les éleveurs de bétail de l'Est. Si vous obtenez une augmentation de la production et que vous avez peur qu'il n'y ait pas de marché, alors vous êtes également préoccupé bien évidemment par ce qu'il advient au prix ou à la production. Nous n'avons pas effectué d'études particulières bien que nous ayons ces documents de travail que l'on peut se procurer, je pense auprès du Comité Gilson.

Le vice-président: Merci beaucoup. Monsieur Loisel, vous pouvez demander une explication ou des renseignements.

M. Loisel: Merci.

Lors d'une réponse antérieure, vous m'avez dit que l'un des moyens de paiement au producteur relativement au calcul d'après les terres serait désavantageux aux producteurs les plus productifs et plus attrayant aux moins productifs. Pouvez-vous vous étendre un peu là-dessus?

J'aimerais également savoir autre chose. Au cours des deux dernières décennies, tout au moins nous avons remarqué une réduction du nombre d'agriculteurs, soit environ 30,000 par décennie. Pensez-vous que ce phénomène se répétera à l'avenir?

M. Strath: Je vais tout d'abord répondre à votre première question. Cela représente effectivement un désavantage pour le producteur productif si vous n'affectez qu'un certain montant ou ne versez qu'un montant direct à une ferme d'une certaine taille, et que le producteur A obtient un tiers en plus sur la même superficie que le producteur B et qu'ils essaient tous les deux de vendre leur récolte par le biais du système: Dans ce cas, le producteur A paierait des frais de transport beaucoup plus élevés car il paie un certain montant sur la production supplémentaire. Et pourtant, ils reçoivent tous les deux le même montant. C'est pourquoi nous prétendons que ce système est un désavantage pour le grand producteur.

Pour ce qui est de l'augmentation constante de la taille des fermes, si l'on se réfère à l'histoire, ces choses là sont cycliques. Il semble qu'à certaines époques, il soit avantageux d'augmenter la taille d'une ferme, qui atteint alors un certain niveau; il se produit certains événements économiques qui font que ces fermes éclatent en plus petites. Il s'agit tout simplement d'événements cycliques. Si l'on remonte au début des années 1900, on s'aperçoit qu'il y avait de très grandes fermes dans les Prairies et qu'elles éclatèrent en plus petites fermes au cours des années qui suivirent.

Ces mêmes événements se produisent à l'heure actuelle. Je pense que les fermes atteindront une certaine taille où elles pourront être gérées, et si certains événements économiques se produisent qui sont contraires à ce genre de fermes ou d'exploitations, et bien ma foi, ces fermes éclateront de nouveau en plus petites fermes.

Je ne peux faire aucune prédiction mais je pense que ce même cycle se reproduira.

Le vice-président: Nous avons écoulé notre temps pour cette section. Vous aviez une autre question, mais si nous agissons ainsi à chaque session, nous n'en sortirons jamais. Le comité

[Texte]

it goes on and on. The steering committee agreed that this was the time allocated to this group.

I think, to uphold the Chair, I want to say that we want to thank the people who represent the Manitoba Pool Elevators, and Mr. Sigurdson who represents Swan River Pool. Thank you very much for appearing. We appreciate your testimony and we can expect that data that has been requested could be forwarded to Ottawa, to the clerk and made available in duplication services which we have there, to give to the members that requested it.

Mr. Benjamin: Point of order.

The Vice-Chairman: Point of order.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, you were talking about some agreement reached by the steering committee, on time. I think the time that was supposedly agreed upon was used up, but you got in some extra questions from a couple or three other members just in the last exchange . . .

Mr. Mazankowski: Point of order, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Yes, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I move that Mr. Benjamin be heard.

Mr. Benjamin: I do not want to be heard. I am just saying that there have been two or three extra questions. My colleague has another question and there have been two or three extra questions heard, all after the time expired.

The Vice-Chairman: Order. What I want to say, as chairman, is that each one gave an indication that they wanted a point of clarification or a request for information to be forward to the committee. It turns out that was not really genuine in some instances so if you . . .

Mr. Sargeant: Mine is a legitimate point of clarification.

The Vice-Chairman: Okay, Mr. Sargeant, okay.

Mr. Sargeant: It is a legitimate point of clarification.

Mr. Benjamin: My colleague has a legitimate point of clarification.

Mr. Sargeant: I would like to ask Mr. Arason, in a very early answer you said that you had 18,000 active members and 40,000 on the mailing list. The point of clarification that I wanted is, what are the other 22,000? Are they retired, or family . . .

Mr. Arason: This will not be an exact answer. Our records are on computer. They are tied to Canadian Wheat Board numbers and, as you may know, with the Canadian Wheat Board there are permits for family units, there are individual permit holders within those family units, etc. We have retired members who have equity in the company. They are still on our membership rolls.

We are incorporated as a co-operative, correct. Mr. Benjamin corrects me.

[Traduction]

directeur reconnaît que c'est là tout le temps accordé à ce groupe.

Je tiens à remercier toutes les personnes qui représentent le *Manitoba Pool Elevators*, ainsi que M. Sigurdson, qui lui, représente la *Swan River Pool*. Merci beaucoup de vous être présentés devant nous. Vos présentations ont été intéressantes et nous espérons que les données que nous avons demandées pourront être transmises à Ottawa au greffier du Comité afin d'y être photocopiées dans nos services et distribuées aux membres qui les ont demandées.

M. Benjamin: Un rappel au Règlement.

Le vice-président: Un rappel au Règlement.

M. Benjamin: Monsieur le président, vous avez parlé d'un quelconque accord du comité de direction sur le temps. Je pense que tout le temps sur lequel un accord est intervenu a été utilisé, mais vous avez permis quelques questions supplémentaires de deux ou trois autres membres du cours du dernier échange . . .

M. Mazankowski: Un rappel au Règlement, monsieur le président.

Le vice-président: Oui, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je propose que M. Benjamin soit entendu.

M. Benjamin: Je ne veux pas être entendu. Je veux simplement dire qu'il y a eu deux ou trois questions supplémentaires. Mon collègue a une autre question et deux ou trois autres questions supplémentaires ont été entendues après l'expiration du temps.

Le vice-président: À l'ordre! Ce que je veux dire, en tant que président, c'est que chacun d'entre vous a laissé entendre qu'il voulait des explications. Il s'est avéré que ce ne fut pas vrai dans certains cas, aussi si vous . . .

M. Sargeant: Je voulais véritablement une mise au point.

Le vice-président: Parfait, monsieur Sargeant.

M. Sargeant: Je voulais véritablement une mise au point.

M. Benjamin: Mon collègue veut une mise au point.

M. Sargeant: Je voudrais m'adresser à M. Arason. Lors d'une réponse faite un peu plus tôt, vous avez dit que vous comptiez 18,000 membres actifs et 40,000 sur la liste d'envois. Ce que je veux savoir c'est ce que sont les 22,000 autres membres? Sont-ils à la retraite, des familles . . .

M. Arason: Je ne peux vous donner une réponse exacte. Nos dossiers sont informatisés. Nos chiffres sont liés à ceux de la Commission canadienne du blé et comme vous le savez, avec la Commission canadienne du blé, il y a des permis pour les unités familiales, il y a des détenteurs de permis individuels au sein de ces unités familiales, etc. Nous avons des membres à la retraite qui ont une participation dans la compagnie. Ils font toujours partie de notre effectif.

Nous sommes constitués en tant que coopératives.

[Text]

We have retired members of the co-operative. We have inactive members, person who have not done business with us recently for whatever reason; maybe we do not provide service in their area. It is not unusual, I think, for most co-operatives to have a total roll of members which is something in the neighbourhood of one and a half to two times the actual people that do business daily.

The Vice-Chairman: No more questions.

Mr. Loiselle: On a point of order. Being so concerned with the issue, I did not realize, Mr. Chairman, that on the last round we were not allowed to put new questions. I am really sorry if I have excited Mr. Benjamin.

The Vice-Chairman: Quite all right. No apologies required.

Thank you very much gentlemen. We would like to make time for the next group.

• 1530

The Chairman: Order, please. I now call the representatives of the National Farmers' Union, Region 5, National Farmers' Union, Local 516; National Farmers' Union, Local 505. Please come to the table. In order to get started, could I ask you please to identify yourselves and say which of the groups you represent.

Mrs. Jackie Skelton (Region 5 Co-ordinator, National Farmers' Union): Mr. Chairman, I am Jackie Skelton, Region 5 Co-ordinator of the National Farmers' Union. With me here today is Keith Proven, representing Local 516, and Darlene Henderson who is going to speak about the farm family in the rural community. Also with us, if I could ask for a unique privilege, is a grade 8 student who wrote an essay on the Crow rate, and I would like to know if she could read it into the hearings.

The Chairman: What is her name please?

Mrs. Skelton: Connie Skelton.

The Chairman: Is she related?

Mrs. Skelton: Yes.

The Chairman: Connie, how long is your essay?

Miss Connie Skelton (Grade 8 Student, Manitoba): One page.

The Chairman: One page. And is that how you would like to start, Mrs. Skelton?

Mrs. Skelton: If we may.

The Chairman: Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mrs. Skelton: Just to give a brief introduction. The teacher concerned asked the grades 7 and 8 class to write an essay on the question of the Canadian Wheat Board prices being lowered, the Crow rate being removed, how that would affect

[Translation]

Nous avons des membres à la retraite de la coopérative. Nous avons des membres inactifs, des personnes qui n'ont pas traité avec nous tout récemment pour diverses raisons; peut-être ne rendons-nous pas de services dans le secteur. Cela n'est pas inhabituel, je pense que la plupart des coopératives d'avoir un nombre total de membres qui soit environ une fois et demie à deux fois le nombre réel de personnes qui font des affaires quotidiennement avec nous.

Le vice-président: Plus de questions autorisées maintenant.

M. Loiselle: Rappel au Règlement. Je ne me suis pas aperçu, monsieur le président, étant absorbé par cette question, qu'au cours de la dernière ronde nous n'étions pas autorisés à poser de nouvelles questions. Je suis vraiment désolé d'avoir énervé M. Benjamin.

Le vice-président: C'est très bien. Il n'est pas nécessaire de vous excuser.

Merci beaucoup, messieurs. Nous aimerions consacrer du temps maintenant au prochain groupe.

Le président: À l'ordre s'il vous plaît. Je demande maintenant aux représentants du Syndicat national des cultivateurs, région 5, du Syndicat national des cultivateurs, local 516 et du Syndicat national des cultivateurs, local 505, de bien vouloir se présenter. Afin de commencer pourriez-vous vous identifier et dire quels groupes vous représentez.

Mme Jackie Skelton (coordonnatrice de la région 5, Syndicat national des cultivateurs): Monsieur le président, je m'appelle Jackie Skelton, et je suis la coordonnatrice de la région 5 du Syndicat national des cultivateurs. M'accompagne aujourd'hui Keith Proven, représentant le local 516, et Darlene Henderson qui parlera de la ferme familiale dans la communauté rurale. J'aimerais également vous présenter si je le peux une étudiante de 8^{ième} année qui a rédigé un texte sur les tarifs du Nid-de-Corbeau et j'aimerais savoir si elle peut le lire durant les audiences.

Le président: Quel est son nom?

Mme Skelton: Connie Skelton.

Le président: A-t-elle un lien de famille avec vous?

Mme Skelton: Oui,

Le président: Quelle est la longueur de votre texte Connie?

Mlle Connie Skelton (Etudiante de 8^{ième} année, Manitoba): Une page.

Le président: Une page. Est-ce ainsi que vous aimeriez commencer, M^{me} Skelton?

Mme Skelton: Si c'est possible.

Le président: Est-ce accepté.

Des voix: Oui.

Mme Skelton: J'aimerais faire une brève introduction. Le professeur concerné par cette question a demandé aux étudiants de 7^{ième} et 8^{ième} années de rédiger un texte sur la question de la diminution des prix de la Commission cana-

[Texte]

rural Canada, and what should be done about it. So with that, I will have her begin reading her essay.

Miss Skelton: I have chosen this topic because it is a very important issue at this time. In this essay, I plan on telling you about the Crow and how it and the grain prices are linked together and how this affects the farmers.

The Crow rate is a set freight rate for transporting grain. The Pepin proposal is to remove the Crow rate and charge the farmer higher costs for transporting grain. Every time the freight increases, the cost of grain decreases. These moves would hurt the farmer in two different ways. First, the government, through the Canadian Wheat Board, has already lowered the price of grain. Second, Mr. Pepin is threatening to remove the Crow rate which, in the end, will lower the price of grain.

When the farmers have less money they cannot support their communities, pay taxes, keep their farms from going bankrupt, and they cannot keep their families in good health. Keeping the Crow rate would be best because it provides the farmer with a lower freight rate.

I think people should start to pay attention to the problems which will occur if the Crow rate is removed. One way for farmers to try and prevent the loss of the Crow rate is to lobby the government and get more support from the pool members in your community.

The Chairman: Thank you very much. Did you hand that in at class?

Miss Skelton: Yes.

The Chairman: Did you get a mark on it?

Miss Skelton: I received 8.2 out of 10.

The Chairman: 8.2 out of 10 is very good.

Mr. Benjamin: I submit that brief is better than that of the Chamber of Commerce.

Mrs. Skelton: And I was not even the teacher.

The Chairman: I used to be. In any case, thank you, Connie. I am glad you came.

Mrs. Skelton: Okay. The procedure we will use is that all three of us will make opening statements, after which we will be open for questions. Our formal brief from the National Farmers Union will be presented in Regina; so what we want to deal with specifically here today is how the removal of the Crow would affect the farming community in Manitoba.

The NFU is an organization that is very concerned about the welfare of farmers. The farmers have been facing one of the greatest depressions they have ever faced with the higher

[Traduction]

dienne du blé, de la suppression des tarifs du Nid-de-Corbeau, des conséquences sur la vie rurale au Canada et sur ce qui devrait être fait. Je vais maintenant demander à Connie de lire son texte.

Mlle Skelton: J'ai choisi ce sujet parce que c'est un domaine très important. Dans ce texte, je voudrais vous parler du Nid-de-Corbeau et des rapports qui existent entre celui-ci et les prix des céréales et sur les conséquences sur les cultivateurs.

Le tarif du Nid-de-Corbeau est un tarif de transport fixé pour le transport des céréales. La proposition Pépin consiste à supprimer le tarif du Nid-de-Corbeau et à facturer aux cultivateurs des coûts plus élevés pour le transport des céréales. Chaque fois que les frais de transport augmentent, le coût des céréales diminue. De telles décisions seraient néfastes à l'agriculteur de deux différentes façons: Tout d'abord, le gouvernement, par l'intermédiaire de la Commission canadienne du blé a déjà abaissé le prix des céréales. Deuxièmement, M. Pépin menace de supprimer le tarif du Nid-de-Corbeau ce qui éventuellement abaisserait le prix des céréales.

Lorsque les cultivateurs disposent de moins d'argent ils ne peuvent apporter leur appui à leur communauté, payer des impôts, empêcher leur ferme de faire faillite, et ils ne peuvent garder leur famille en bonne santé. Il vaudrait mieux conserver le Nid-de-Corbeau car ainsi le cultivateur paie des frais de transport inférieurs.

Je pense que les gens devraient faire attention aux problèmes que causerait la suppression du tarif du Nid-de-Corbeau. L'un des moyens à la disposition des cultivateurs pour essayer d'empêcher la suppression des tarifs du Nid-de-Corbeau est de faire pression auprès du gouvernement et d'obtenir davantage d'appuis des membres des Commissions dans votre communauté.

Le président: Merci beaucoup. Avez-vous remis ce texte en classe?

Mlle Skelton: Oui.

Le président: Quelle note avez-vous obtenue?

Mlle Skelton: 8.2 sur 10

Le président: 8.2 sur 10 c'est une très bonne note.

M. Benjamin: Je suppose que ce texte est meilleur que celui de la Chambre de commerce?

Mlle Skelton: Et je n'étais même pas le professeur.

Le président: Je l'ai été. Merci beaucoup Connie, je suis content que vous soyez venue.

Mme Skelton: Parfait. Nous allons procéder ainsi. Chacun d'entre nous fera des remarques préliminaires après quoi nous répondrons à des questions. Le mémoire officiel du Syndicat national des cultivateurs sera présenté à Regina. Ce que nous voulons aborder aujourd'hui ce sont les conséquences que la suppression du Nid-de-Corbeau auraient sur la communauté agricole au Manitoba.

Le SNC est un organisme qui est extrêmement préoccupé par le bien-être des cultivateurs. Les cultivateurs ont fait face à l'une des plus grandes dépressions jamais connues en raison de

[Text]

costs of inputs and lower prices for the return on their products. We are very concerned about how farmers will be able to afford higher input costs. If, for example, the Crow were changed and it went to five times Crow, the cost would be approximately \$62 million to Manitoba farmers alone.

We feel that we need mechanisms in place which will give farmers their costs of production plus their return on investment. If this were put into place, the farm community would work very well and so would the rest of the economy. This will not be achieved through dismantling the grain handling and transportation system that we have now in place.

The proposed Bill C-155 creates many disparities. It creates disparities in the livestock area, through variable rates, and it dismantles the powers of the Canadian Wheat Board. What we want to submit to this committee is that he who controls transportation controls the marketing in the country. With that, I will turn over the microphone to Darlene Henderson.

Mrs. Darlene Henderson (Women's President, National Farmers' Union): Thank you, Mr. Chairman. I would like particularly to address a question which has not been dealt with previously before this committee. It is an area which I believe needs deep consideration when we look at the implications of the passing of such proposed legislation as Bill C-155. I mean the effect upon the family farm within the rural community and the effect on the rural community.

There are two specific areas I feel that we need to examine. The first is that of job security; the second is the question of rural development. If we look to the area of job security, we must examine whether or not Bill C-155 provides job security to the members of the family on that family farm, and that must indeed be questioned within a climate of declining, stagnating, commodity returns and with increased production costs. So what we have to question is whether or not Bill C-155 provides job security for the men, women and children who currently make their living on the family farm.

We also have to question whether or not Bill C-155 will create a ghettoization of the workplace. Bill C-155 provides for a reduction of income to the farm family through an increased freight cost for the hauling of their commodity so that it may be sold. A decrease in income creates the situation of less job benefits; if you want to relate it to the labour field, it creates a situation where you have an increased level of stress to the members of that family as they wonder how they are going to deal with decreased income, and that relates directly to an increased situation of family breakdown. There is also less opportunity, under those circumstances, to have any control over your own economic survival.

[Translation]

l'augmentation de leurs coûts d'investissements et de la diminution des sommes qu'ils peuvent tirer de leurs produits. Nous sommes extrêmement préoccupés et c'est pourquoi nous nous demandons comment les cultivateurs pourront faire face à des coûts d'investissements encore plus élevés. Si par exemple le Nid-de-Corbeau était modifié et qu'il augmentait de cinq fois les coûts seraient d'environ 62 millions de dollars rien que pour les cultivateurs du Manitoba.

Nous avons donc absolument besoin de mécanismes qui permettraient aux cultivateurs d'obtenir leurs coûts de la production plus le produit de leurs placements. Si ces mécanismes étaient mis en place, la communauté agricole se porterait très bien et on pourrait en dire de même de notre économie. On n'y arrivera certes pas en démantelant notre système de transport et de manutention des céréales.

Le projet de loi C-155 tel qu'il est proposé compte de nombreuses inégalités. Des inégalités dans le domaine du bétail, en raison des taux variables, car il porte atteinte aux pouvoirs de la Commission canadienne du blé. Ce que nous désirons indiquer au Comité c'est que celui qui contrôle les transports contrôle également la mise en marché au pays. Je passe maintenant la parole à Darlene Henderson.

Mme Darlene Henderson (président des femmes syndicat nationales cultivateurs): Merci, monsieur le président. J'aimerais tout particulièrement me pencher sur un problème qui n'a pas été traité auparavant devant ce Comité. Il s'agit d'un secteur sur lequel nous devrions nous attarder étant donné les répercussions que le projet de loi C-155 aurait. Je veux parler des conséquences sur la ferme familiale dans la communauté rurale et des répercussions sur cette communauté rurale.

Nous désirons traiter de deux domaines particuliers. Le premier est celui de la sécurité du travail, le second celui du développement rural. Si nous prenons tout d'abord la question de la sécurité du travail, nous devons nous demander si le projet de loi C-155 garantira la sécurité du travail aux membres de la famille dans une ferme familiale, surtout si l'on tient compte du fait qu'il y aura une diminution ou une stagnation des profits et une augmentation des coûts de production. Il faut donc nous demander si le projet de loi C-155 garantira la sécurité du travail aux hommes, aux femmes et aux enfants qui vivent actuellement de la ferme familiale.

Il faut nous demander si le projet de loi C-155 entraînera une ghettoisation du lieu de travail. Le projet de loi C-155 entraînera une réduction du revenu pour la famille en raison d'une augmentation des frais de transport des marchandises. Toute diminution du revenu entraîne inévitablement une réduction des avantages sociaux. On s'aperçoit alors qu'il y a une augmentation du stress chez les membres de cette famille qui se demandent comment ils vont s'en sortir avec une diminution de leur revenu, situation qui risque d'entraîner directement de plus en plus de séparations dans les ménages. Dans de telles conditions, il devient de moins en moins possible de contrôler sa propre survie économique.

[Texte]

[Traduction]

• 1540

If we look at the area of off-farm employment as part of the job security that is provided currently for farm families as an alternative to an adequate income received from the sale of commodity, we find a rather interesting situation. We find particularly, if we want to look at Canada between 1971 and 1981, that we have an increased percentage of farms reporting off-farm employment. In Canada particularly, in 1971, 35% of the number of farms where reporting off-farm employment. Now currently, 39%. If we look at Manitoba we find an increase there as well, of 4%, rising from 31% to 35%.

There are a lot of things we must look at in this context because the figures coming from Statistics Canada do not explain whether that takes into consideration as well the labour of all farm family members or whether it deals specifically with the farm operator. I would suspect that it deals with the farm operator and therefore, if you were to look at the total picture of all the off-farm income that is being brought back into the family farm, your percentage rates would be much higher. Of course, Statistics Canada has not really dealt with that question and it is an area that they should be dealing with.

Nevertheless, what we have within the job security question is the whole question of off-farm employment and the fact that to keep my job on the farm as a family-farm member, I have the choice of either doing without or going off that farm to earn off-farm employment. Many farm members find themselves in the same situation. Yes, I suppose it might be called freedom of choice. We are very lucky to have that freedom.

Under the question of rural development, we find that Bill C-155 is going to lead to regional disparities. We already have regional disparities within Canada, particularly within our rural communities. Bill C-155 is going to increase those disparities, particularly through the question of variable rates, which will directly affect the type of rural community that exists.

The lack of income or the reduction of income through an increased freight rate will also affect the services available to rural communities. The whole area of education, health, legal services, those types of things that are already at a tremendous low in the rural community will continue to decrease and we cannot afford that type of effect upon our farm families.

A further question to rural development is that of depopulation. If we look to the statistics within Canada we find that we increasingly have fewer and fewer people living on and earning their living off family farms. So I think this is an area that the committee is going to have to examine very closely, and if they hold in any regard Mr. Snavely, who has done considerable work in this whole question, they will realize that Mr. Snavely recognized the fact that the removal of the Crow rate, which

Si nous nous intéressons à la question de l'emploi hors-ferme dans le cadre de la question de la sécurité d'emploi, ce qui constitue une solution de rechange pour les familles afin de toucher un revenu adéquat de la vente des produits, nous en arrivons à une conclusion intéressante. Nous trouvons en particulier que si nous nous penchons sur l'histoire du Canada entre 1971 et 1981, nous avons une augmentation du pourcentage de fermes signalant de l'emploi hors-ferme. Au Canada en particulier, en 1971, 35 p. 100 du nombre de fermes faisaient état d'emploi hors-ferme. Le chiffre est actuellement 39 p. 100. Si nous prenons le cas du Manitoba, l'augmentation est également de 4 p. 100, soit de 31 p. 100 à 35 p. 100.

Nous devons tenir compte de plusieurs facteurs car les chiffres publiés par Statistique Canada n'expliquent pas s'ils tiennent compte du travail de tous les membres de la famille ou bien principalement de l'exploitant de la ferme. Je suppose que ces chiffres tiennent compte uniquement de l'exploitant de la ferme et par conséquent si vous voulez une image d'ensemble du montant total du revenu hors-ferme les pourcentages seraient beaucoup plus élevés. Bien entendu, Statistique Canada ne s'est pas vraiment penché sur cette question et c'est un domaine sur lequel Statistique Canada devrait se pencher.

Quoi qu'il en soit, lorsque l'on parle de la sécurité d'emploi nous faisons aussi allusion à l'emploi hors-ferme et au fait que pour conserver mon emploi dans une ferme en tant que membre d'une ferme familiale, j'ai le choix soit de ne rien faire soit de quitter cette ferme pour trouver un emploi hors-ferme. De nombreux cultivateurs se trouvent dans cette situation. Je suppose que l'on peut appeler cela la liberté de choix. Nous sommes donc très chanceux d'avoir cette liberté.

Pour ce qui est du développement rural, nous considérons que le bill C-155 va entraîner des disparités régionales. Nous connaissons déjà des inégalités régionales au pays, particulièrement au sein de nos communautés rurales. Le bill C-155 ne fera que les accentuer plus particulièrement par le biais des taux variables qui influenceront directement le genre de communautés rurales qui existent.

Le manque de revenu ou bien la réduction du revenu causée par une augmentation des frais de transport aura également des répercussions sur les services offerts aux communautés rurales. Tous les secteurs de l'éducation, de la santé, des services juridiques, toutes ces choses dont le niveau est déjà très faible dans la communauté rurale, continuera de diminuer et nous ne pouvons nous permettre ce genre de répercussion sur nos familles.

Toujours au sujet du développement rural, j'aimerais parler de la diminution de la population. Si nous regardons de près les statistiques à l'échelon national, nous nous apercevons que nous comptons de moins en moins de personnes qui gagnent leur vie dans des fermes familiales. Il s'agit donc d'un secteur sur lequel le Comité devrait se pencher de très près, et si les membres du Comité éprouvent un tant soit peu de respect pour M. Snavely qui a fait énormément de choses dans ce domaine, ils s'apercevront qu'il a reconnu que la suppression du Nid-de-

[Text]

Bill C-155 calls for, will definitely affect the future of the family farm in Canada.

Thank you.

The Chairman: Thank you very much.

Mrs. Skelton: Yes, I will call on Keith Proven now.

The Chairman: Mr. Proven.

Mr. Keith Proven (Chairman, Local 516, National Farmers' Union): Thank you, Mr. Chairman.

I would like to state that I represent Local 516, which is a part of Manitoba, which is in Charlie Mayer's riding of Portage—Marquette. If there is any inconsistency in our views, it is because Charlie has not spent enough time talking to us.

I would like to at this point . . .

Mr. Mayer: On a point of order, Mr. Chairman, it is not because I do not spend enough time talking, it is because the people I talk to have a bad time listening.

Mr. Proven: I did not hear that, Charlie!

The Chairman: If we want Mr. Proven to make his comments, and if members of the committee want to make comments, I would suggest they do it after Mr. Proven has finished his remarks.

Mr. Proven: In submitting this presentation on Bill C-155, we of Local 516 of the NFU must re-emphasize our opposition to any tampering with our historic rights under the present Crow legislation. We feel that Bill C-155 is the most dangerous threat to western Canada that we have ever faced. We are prepared to deal with parts of Bill C-155 that would be the most devastating to farmers and farmers' institutions. In saying that, I must add that we in no way want to legitimize Bill C-155. We are completely opposed to any change in our historic Crow rates. I will emphasize that.

Further, concerning Part I, Clause 3, the Senior Grain Transportation Committee and the Grain Transportation Agency Administrator are completely unnecessary and a threat to the farmers' marketing agency, the Canadian Wheat Board. Nothing should be done to the Canadian Wheat Board domestically that would hurt its ability to market into foreign markets. Allocation of cars should be totally the Canadian Wheat Board's responsibility.

On Part I, Clause 18. The Canadian Wheat Board shall be in charge of monitoring the railroad's performance, and Parliament in charge of the ultimate decision of discipline. This procedure should not be so complicated that the railroads can get away with non-performance, as they do now. Study procedures and any discipline should be completely public.

[Translation]

Corbeau, que propose le bill C-155, aura sans aucun doute des conséquences sur l'avenir de la ferme familiale au Canada.

Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup.

Mme Skelton: Je passe maintenant la parole à Keith Proven.

Le président: Monsieur Proven.

M. Keith Proven (président du local 516 du Syndicat national des cultivateurs): Merci, monsieur le président.

Je voudrais préciser que je représente le local 516 qui fait partie du Manitoba et qui se trouve dans la circonscription de Charlie Mayer de Portage-Marquette. S'il y a quelques points divergents entre nous c'est parce que Charlie n'a pas passé suffisamment de temps avec nous.

J'aimerais pour le moment . . .

M. Mayer: Rappel au Règlement, monsieur le président. Ce n'est pas parce que je ne passe pas assez de temps à parler avec vous, mais c'est plutôt parce que les personnes avec qui je parle ont dû mal à m'écouter.

M. Proven: Je n'ai pas entendu cela, Charlie!

Le président: Si nous voulons que M. Proven dise ce qu'il pense, et si les membres du Comité veulent faire des observations, je suggère qu'ils le fassent lorsque M. Proven aura fini.

M. Proven: En présentant ce mémoire sur le bill C-155, le local 516 du SCN réitère son opposition absolue à toute atteinte à nos droits historiques que contient l'actuelle loi sur le Nid-de-Corbeau. Nous sommes convaincus que le bill C-155 est la plus dangereuse menace qu'ait connue l'Ouest du Canada. Nous sommes prêts à discuter de certaines parties du bill C-155 qui seraient les plus dangereuses pour les cultivateurs et les institutions agricoles. En disant cela, je dois ajouter que nous n'avons aucune intention de légitimiser le bill C-155. Nous sommes absolument opposés à tout changement au Nid-de-Corbeau. J'insiste sur ce point.

En ce qui concerne la partie I, clause 3, le Comité principal des transports des céréales et l'administrateur de l'organisme des transports des céréales sont absolument inutiles et constituent une menace à l'organisme de commercialisation des cultivateurs, c'est-à-dire à la Commission canadienne du blé. Rien ne devrait être fait au pays à la Commission canadienne du blé qui risquerait d'avoir de sérieuses conséquences sur la façon dont elle vend nos produits sur les marchés étrangers. Les affectations de voitures devraient être sous la responsabilité intégrale de la Commission canadienne du blé.

En ce qui concerne la partie I, clause 18, la Commission canadienne du blé devrait être responsable de la surveillance du rendement des chemins de fer, et le Parlement responsable de la décision ultime en matière de discipline. Cette procédure ne devrait pas être trop compliquée afin d'éviter que les chemins de fer s'en tirent avec un mauvais rendement comme c'est le cas actuellement. Les études et la discipline devraient être entièrement publiques.

[Texte]

On Clause 29.(1). The annual statement of investment plans by the railroads should be submitted to Parliament and studied there.

On Clause 30.(1). The Canadian Wheat Board should be solely responsible for the allocation of cars.

On Clause 33.(3). At no time, other than a national emergency, should the Minister of Transport be allowed to meddle with the allocation of cars.

On Part II, Rates. The present Crow rate should not be tampered with. Any shortfall that the railroads claim should be studied by a committee of Parliament and paid to the railroads directly. Any payments made to Canadian Pacific Limited should also be considered as taking an equity base.

On Part II, Clause 38, Costing Review.: At no time should variable rates be allowed. A distortion to historic and efficient means of getting grain to elevators would be disastrous to the western farm economy.

On part II, Clause 54, Government Payments. Any payments should be made directly to the railroads. Their costs must be completely verified first.

On part III. The 31.1 million tonne cap should be removed so that there is no impediment to our export efforts.

The products shipped under the Crow rate should be expanded so that all western-grown agricultural produce would get equal treatment.

In summing up, we will reiterate that, (1) the present Crow legislation should remain intact; (2) Bill C-155 is a threat to the Canadian Wheat Board; and (3) we feel that Bill C-155 is unnecessarily complicated and does not represent the views of the majority of western farmers.

Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Proven.

We have approximately 45 minutes for questioning. I have three names at the moment, starting with Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask Mr. Proven, at the Local 516, how many producers does that involve?

Mr. Proven: Local 516—I represent 80 members of the National Farmers' Union.

Mr. Bockstael: Can one of the delegates inform me how many the Local 505 comprises?

Mrs. Skelton: Local 505 has approximately 90 members but they are not represented here today.

Mr. Bockstael: I see. Then region 5; how large is region 5 and how many locals and how many members would that involve?

[Traduction]

Clause 29.(1). L'énoncé annuel des plans d'investissement des chemins de fer devrait être soumis au Parlement et étudié par celui-ci.

Clause 30.(1). La Commission canadienne du blé devrait être la seule responsable de l'affectation des voitures.

Clause 33.(3). À aucun moment, sauf en cas d'urgence nationale, le ministre des Transports devrait être autorisé à s'occuper de l'affectation des voitures.

Partie II, tarifs. Le tarif actuel du Nid-de-Corbeau ne devrait pas être modifié. Toute insuffisance revendiquée par les chemins de fer devrait faire l'objet d'une étude par un comité du Parlement et toute somme devrait être directement versée aux chemins de fer. Tout paiement versé au Canadien Pacifique devrait également être considéré comme avoir.

Partie II, clause 38, révision des coûts: A aucun moment des taux variables ne devraient être autorisés. Toute modification aux moyens historiques et efficaces de transporter les céréales aux éleveurs serait désastreuse pour toute l'économie agricole de l'Ouest.

Partie II, clause 54, paiements gouvernementaux. Tout paiement devrait être fait directement aux chemins de fer. Leurs coûts devraient être intégralement vérifiés en premier lieu.

Partie III. Le maximum de 31.1 tonnes milliaires devrait être supprimé afin qu'il n'y ait pas d'obstacles à nos efforts à l'exportation.

Les produits transportés et assujettis au tarif du Nid-de-Corbeau devraient être élargis afin que tous les produits agricoles de l'Ouest soient traités équitablement.

Pour résumer, je dirais que (1) le Nid-de-Corbeau devrait rester tel qu'il est actuellement; (2) le bill C-155 constitue une menace à la Commission canadienne du blé; et (3) nous sommes convaincus que le bill C-155 est inutilement compliqué et ne représente pas les points de vue de la majorité des cultivateurs de l'Ouest.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Proven.

Il nous reste environ 45 minutes pour poser les questions. J'ai trois noms pour le moment; et je commence par M. Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président.

J'aimerais demander à M. Proven du local 516 combien de cultivateurs sont représentés?

M. Proven: Je représente 80 membres du Syndicat canadien des cultivateurs.

M. Bockstael: Est-ce qu'un délégué peut me dire de combien de membres se compose le local 505?

Mme Skelton: Le local 505 contient environ 90 membres mais ils ne sont pas représentés ici aujourd'hui.

M. Bockstael: Parfait. Alors en ce qui concerne la région 5, quelle est sa taille, combien y a-t-il de locaux et de membres?

[Text]

Mrs. Skelton: Region 5 of the National Farmers' Union has approximately 1,000 family farm units as members. Our membership is one that is a membership of the husband, the wife, and any children over 14 years of age.

• 1550

Mr. Bockstael: I see. Thank you.

If there are no amendments to the Crow rate and the combined resources of the government, under different programs, and the railways do not see the realization, at least at the tempo that has been forecast, of putting some \$16.5 billion into the system to upgrade and update the system, and if we were to find ourselves in the next few years with a lack of capacity and a competition between the various resources that are being transported in bulk on the railway system, do you not have any fear that then grain would become a second-rate customer to the railways, if I can put it that way? Do you not think the lack of capacity as reflected in a back-up in grain deliveries and in people being able to get rid of their quotas would have a detrimental effect on the whole industry in Manitoba?

Mrs. Skelton: To start dealing with the question, the thing that has happened in the whole Crow rate discussion is that the question has been redefined and the question now has become one that the Government of Canada has tried to define the capacity problem as being due to the Crow rate. That is not entirely a fair thing. The problem we have to deal with is our national transportation system, but there are those who have found it easiest to hang it on the Crow rate, that the capacity problem is caused by the Crow.

As for dealing with the system itself, grain plays a very small portion in the movement of goods across Canada. By 1990, the percentage increases, grain will be 38% of the bulk commodities moved whereas coal will be 125%. Now that is just one example.

So that is all the more reason why we have to have the Crow rate in place and why we have to have that protection there for the farmer to put his grain in the rail system. What we have seen in maritime Canada is that the railways said the set freight rates were the problem for the capacity problem. The farmers bought it; they moved to a variable freight rate system where the railways said they would charge x amount. They did that, and they also moved right out of hauling potatoes altogether. That is the same type of process that we are going to see if the Crow rate is removed.

The issue is not one of the Crow causing the problem of capacity; the issue is that the railroads really do not want to have to haul the grain. They would rather haul the commodities which they have part ownership in.

Mr. Bockstael: What I was suggesting is that without having a modification to the Crow revenues the railways will not have the financial capacity to do the investing in the

[Translation]

Mme Skelton: La région 5 du Syndicat national des cultivateurs compte environ 1,000 unités de fermes familiales comme membres. Parmi nos membres nous comptons le mari, la femme et tous les enfants de plus de 14 ans.

M. Bockstael: Parfait. Je vous remercie.

S'il n'y a aucun amendement au Nid-de-Corbeau et que les ressources combinées du gouvernement, en vertu des différents programmes, et des chemins de fer ne permettent pas, tout au moins au rythme prévu, d'injecter environ 16,5 milliards de dollars dans le système afin de l'améliorer et si nous nous retrouvons au cours des prochaines années avec une moindre capacité et si nous constatons une certaine concurrence entre les diverses ressources transportées en vrac sur le système des chemins de fer, ne craignez-vous pas que les céréales risquent de devenir alors une marchandise de deuxième classe pour les chemins de fer si je peux m'exprimer ainsi? Ne pensez-vous pas que ce manque de capacité tel qu'indiqué dans la livraison de céréales et dans le nombre de personnes en mesure de se débarrasser de leur quota, aurait des conséquences néfastes sur toute l'industrie au Manitoba?

Mme Skelton: Je voudrais dire tout d'abord que la question a été rédéfinie et que maintenant le gouvernement du Canada a essayé d'imputer ce problème au tarif du Nid-de-Corbeau. Ce qui n'est pas très juste. Le problème qu'il nous faut aborder est celui de notre système de transport national, mais certains ont trouvé qu'il était plus facile de l'imputer au tarif du Nid-de-Corbeau plutôt que de dire que le problème de la capacité est causé par le Nid-de-Corbeau.

Pour parler du système lui-même, disons que les céréales jouent un très petit rôle dans le mouvement des marchandises à travers le Canada. D'ici 1990, les pourcentages auront augmenté, et les céréales représenteront 38 p. 100 des marchandises en vrac transportées en vrac alors que le charbon représentera 125 p. 100. Il ne s'agit là que d'un exemple.

C'est pourquoi il faut absolument que les tarifs du Nid-de-Corbeau restent où ils sont et c'est pourquoi nous devons avoir cette protection pour que le cultivateur puisse faire transporter ses céréales par le système ferroviaire. Dans les Maritimes, les chemins de fer ont prétendu que les taux de transport fixes étaient à l'origine du problème de la capacité. Les cultivateurs l'ont cru et ils sont passés à un système de taux de transport variable permettant ainsi aux chemins de fer d'imposer un certain montant. Du même coup ils ont cessé de faire transporter les pommes de terre. C'est exactement ce qui risque de se passer si les tarifs du Nid-de-Corbeau sont supprimés.

La question n'est pas de savoir si le Nid-de-Corbeau est à l'origine du problème de la capacité. Le problème est qu'en fait les chemins de fer ne veulent pas transporter les céréales. Ils préfèrent plutôt transporter des marchandises pour lesquelles ils sont en partie propriétaires.

M. Bockstael: Ce que je voulais dire c'est que si nous n'apportons aucune modification aux revenus du Nid-de-Corbeau, les chemins de fer n'auront pas la capacité financière

[Texte]

infrastructure or they will delay it or spread it over a longer period of time. In Ottawa, we received complaints that the railway was paying more attention to moving coal than grain, and that is why if the railways, which call for double-tracking in certain areas of the country and a second tunnel through the mountains, do not proceed to do this we could conceivably reach a time when the capacity is lacking and felt very strongly, and then there would be a back-up.

At that time would you say that is the way you wanted it and you do not want to change the Crow and you will take your chances that there will be a back-up eventually? Some of the representatives we have heard said they do not believe the figures that there is going to be such an increase in volume and that there is going to be a competition for the railway services eventually.

Mrs. Skelton: I guess the thing is that the National Farmers' Union totally believes that the rail system needs to be upgraded, that our entire transportation system needs to be looked at and that goods should move in the most economical form. But removing the Crow is not going to do that.

The federal government has total responsibility for ensuring that we have a transportation system in this country that is going to move the goods throughout the countryside, but that can be done and should be done by investment from the government. If need be the government could take the money that it has been investing in the railways and having it returned with equity for that investment. Then the government would start to have some control over the railroads—the CPR, which has not been answering to the Railroad Act that has said that they were obligated to haul the goods in the country.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. I have agreed to share my time with Mr. Ostiguy and Mrs. Côté.

The Chairman: Mr. Ostiguy.

M. Ostiguy: Merci monsieur le président.

Tout d'abord je voudrais féliciter M^{me} Connie Skelton pour nous avoir présenté un mémoire court et très bien fait. Par contre je voudrais lui faire un petit commentaire en lui disant que conserver le Nid-de-Corbeau, ce n'est peut-être pas cela l'évolution d'un pays, ce n'est peut-être pas cela l'évolution que nous, les plus âgés, voudrions justement voir pour nos enfants qui vont nous succéder.

Madame, vous avez dit tout à l'heure que vous vouliez diversifier votre production. J'aimerais que vous me donniez certains éclaircissements. Est-ce que c'est la production de céréales ou est-ce autre chose comme l'élevage, par exemple? Parce que l'on sait tous fort bien, et c'est reconnu dans tout le Canada, que la spécialisation dans des domaines bien précis en agriculture, c'est cela qui a fait évoluer l'agriculture canadienne.

[Traduction]

d'investir dans l'infrastructure ou bien ils la retarderont ou la répartiront sur une longue période. Nous recevons des plaintes à Ottawa selon lesquelles les chemins de fer font davantage cas du transport du charbon que de celui des céréales et c'est pourquoi si les chemins de fer qui demandent un dédoublement des voies dans certaines régions du pays et le creusement d'un second tunnel dans les montagnes, ne vont pas de l'avant, nous n'aurions pas à un certain moment la capacité nécessaire et nous risquerions de nous retrouver avec une accumulation.

Diriez-vous alors que c'est ce que vous vouliez et que vous ne voulez aucun changement au tarif du Nid-de-Corbeau et que vous êtes même prêts à accepter éventuellement une accumulation? Certains des représentants que nous avons entendu ont dit ne pas croire les chiffres selon lesquels il y aura une augmentation du volume et éventuellement une certaine concurrence pour obtenir les services des chemins de fer.

Mme Skelton: Je pense que le Syndicat national des cultivateurs est absolument convaincu que le système des chemins de fer doit être amélioré, que tout notre système des transports a besoin d'être examiné de près et que les marchandises devraient être transportées de la façon la plus économique possible. Cependant, à notre avis la suppression du Nid-de-Corbeau n'est pas la solution adéquate.

Le gouvernement fédéral a la responsabilité totale de s'assurer que nous avons un système de transport dans ce pays qui permettra de transporter des marchandises n'importe où, mais cela peut et doit être fait par des investissements gouvernementaux. Si le besoin s'en fait sentir, le gouvernement pourrait prendre les sommes qu'il a investies dans les chemins de fer et obtenir un intérêt de cet investissement. Le gouvernement aurait alors un certain contrôle sur les chemins de fer et le CP, qui ne se conforme pas à la Loi sur les chemins de fer qui stipule que ces derniers sont obligés de transporter par camion les marchandises au pays.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président. J'ai accepté de partager mon temps avec M. Ostiguy et M^{me} Côté.

Le président: Monsieur Ostiguy.

Mr. Ostiguy: Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I would like to thank Miss Connie Skelton for her brief and excellent essay. I would like to make some comments and tell her that to keep the Crow rate as it is might not lead to the evolution of the country that us, the oldest, would like to see for our children.

Madam, you have told us earlier that you wanted to diversify your production. I would like some clarification on that point. Are you talking about grain production or something else like livestock, for example? We all know that in Canada specialization in specific areas in agriculture is what make our Canadian agriculture evolve.

[Text]

Alors, lorsque vous parliez de diversifier la production, vouliez-vous dire augmenter votre production dans les céréales?

Mrs. Skelton: I think that question is directed to me.

Mr. Ostiguy: Yes.

Mrs. Skelton: When I talked about diversification I was implying that we feel that agriculture has not been hurt by the Crow rate and that diversifying into livestock has not been hurt by the Crow rate but that if the Crow rate were removed it would definitely hurt the sectors that are presently there.

The Chairman: Mr. Ostiguy.

M. Ostiguy: Quelqu'un d'Edmonton, si ma mémoire est bonne, nous a dit que nous avons déjà trop retardé pour changer les tarifs du Nid-de-Corbeau. Cela aurait dû être fait il y a beaucoup d'années et très lentement; cela n'aurait peut-être pas provoqué les problèmes que l'on connaît aujourd'hui.

Ma question est la suivante... Les gens du *Manitoba Pool* nous parlent aussi du danger qu'il y a de subventionner directement le producteur, car cela créerait une sorte de pénalité, si vous voulez, pour nos exportations. Or on sait que le Canada dans le domaine des céréales est un pays exportateur. Est-ce que vous croyez que l'on pourrait souffrir de sanctions de la part des autres pays si on subventionnait directement le producteur?

The Chairman: Mrs. Henderson.

Mrs. Henderson: If I understand the question, you are asking whether or not subsidization would affect the marketing of export grain. It seems to me that at this point we are trying again to redefine the question and change what is a transportation subsidy into an agricultural subsidy.

By dealing with the Crow rate as part of Bill C-155, by removing it as a problem related to agriculture, we are saying that through the payment of money in this way we will then have an agricultural subsidy—and of course an agricultural subsidy then becomes a political football because we are all fully aware that 4.5% of the population in Canada are farmers. So if we redefine the question and talk about agricultural subsidy, then we definitely are in trouble.

If we deal with the question of providing an adequate transportation system, a subsidized transportation system that meets the needs of all Canadians because of the benefit received by all Canadians from the movement of grain into export position, then we are dealing with the issue in the way that it should be dealt with. Then the whole question of subsidy is not a problem for the total population because everyone benefits from that type of subsidy just as everyone benefits from subsidies paid to air transportation. When I travel on an airplane I benefit from that subsidy; you benefit from that subsidy; everyone in this room benefits from that

[Translation]

When you talked about diversification, did you mean an increase in your grain production?

Mme Skelton: Je pense que cette question s'adresse à moi.

M. Ostiguy: That's right.

Mme Skelton: Lorsque je parlais de diversification, je voulais dire que nous étions d'avis que l'agriculture n'avait pas été touchées par les tarifs du Nid-de-Corbeau et que la diversification par exemple dans l'élevage n'avait pas non plus été touchée par le Nid-de-Corbeau, mais que la suppression du Nid-de-Corbeau aurait sans aucun doute des conséquences néfastes sur ces secteurs.

Le président: Monsieur Ostiguy

Mr. Ostiguy: Someone in Edmonton, if I am right, told us that we had already wasted too much time and should have amended the Crow rates. This should have been done years ago which would have not brought the problems we know today.

My question is the following: Some people with the Manitoba Pool told us about the danger there is to pay direct subsidies to the producers, because that would mean some kind of penalty for our exports. We know that Canada in the grains sector is an exporting country. Do you think that we could suffer the consequences of some sanctions by other countries if we pay direct subsidies to the producer?

Le président: Madame Henderson.

Mme Henderson: Si je comprends bien votre question, vous me demandez si la diversification aurait des conséquences sur les exportations de céréales. Il me semble qu'à l'heure actuelle nous essayons une nouvelle fois de redéfinir cette question et de changer cette subvention aux transports en une subvention à l'agriculture.

Lorsque l'on traite du Nid-de-Corbeau dans le cadre du projet de loi C-155, et que l'on veut le supprimer car on le considère comme un problème relié à l'agriculture, nous prétendons que grâce aux versements de sommes de la sorte nous aurons une subvention à l'agriculture, et qu'il s'agit-là bien entendu d'un tremplin politique car personne n'ignore que 4.5 p. 100 de la population au Canada est constituée de cultivateurs. Ainsi si nous redéfinissons la question et parlons de la subvention agricole, nous sommes vraiment dans de vilains draps.

Si nous parlons de la question d'un système de transport adéquat, d'un système de transport subventionné qui réponde aux besoins de tous les Canadiens en raison des avantages que tirent tous les Canadiens du transport des céréales et de notre position d'exportateur dans ce domaine, nous nous penchons alors comme il le faut sur cette question. Toute cette question de subvention n'est pas un problème pour toute la population car tout le monde profite de ce genre de subvention au même titre que tout le monde profite des subventions versées aux transports aériens. Lorsque je voyage à bord d'un avion je profite de cette subvention vous en profitez vous aussi; tout le monde dans cette pièce en profite. Tous les Canadiens en

[Texte]

subsidy. It is a benefit to all Canadians just as the movement of grain into export position is a benefit to all Canadians.

Le président: Monsieur Ostiguy, votre dernière question s'il vous plaît. Madame Côté veut en poser aussi . . .

M. Ostiguy: *A short question Mr. Chairman.* Ecoutez., afin que je vous comprenne bien, est-ce que vous êtes pour le paiement aux chemins de fer ou pour le paiement aux producteurs?

The Chairman: Who would like to reply? Mrs. Henderson? It is up to you.

Mrs. Henderson: All right. I am in favour of the Crow rate legislation as it now exists. Under that legislation the government sees fit to reward the railways for what the railways present to them as their losses; that is the government's responsibility.

• 1600

Le président: Madame Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Je voudrais dire d'abord à M^{me} Henderson que nous avons déjà eu le plaisir de nous rencontrer à Ottawa. Vous étiez à ce moment-là, je pense, avec deux de vos amies, et nous avions parlé justement de ce problème-là. Vous me permettez également . . .

I would like to thank you very much for coming here today and, as I am better in French, I will continue in that language.

Madame Henderson, vous parlez du problème que pourraient causer aux petites fermes les changements qui pourraient être faits dans le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

Je suis d'accord avec vous que c'est un grand changement qui pourrait se produire au niveau du transport des céréales au Canada, particulièrement dans l'Ouest. Il est certain que c'est ici que le problème se pose. On a eu aussi des représentations qui nous ont été faites par l'Association des camionneurs.

Comme vous devez certainement demeurer dans un endroit qui est desservi par un embranchement, est-ce que vous utilisez le transport par camion pour vos céréales?

Mrs. Henderson: On our farm grain is transported by truck to an elevator. That truck is owned by the farm.

Le président: Madame Côté.

Mme Côté: Madame Henderson, si le projet de loi dont on discute aujourd'hui était adopté, pensez-vous réellement que la situation des producteurs de céréales et de ceux qui font de l'élevage, serait tellement compromise que ce serait une mauvaise décision que le gouvernement aurait prise?

Mrs. Henderson: Yes, I do.

Mme Côté: Si vous étiez ici à ma place, si vous aviez entendu depuis le début de la semaine les commentaires de personnes très impliquées, comme vous d'ailleurs, dans le domaine et que vous aviez entendu des avis aussi différents, aussi diamétralement opposés comme ceux des gouvernements

[Traduction]

profitent au même titre qu'ils profitent des transports des céréales et au même titre également que notre position d'exportateur de céréales profitent à tous les Canadiens.

The Chairman: Mr. Ostiguy, your last question, please. Mrs. Côté wants to ask some.

Mr. Ostiguy: *Une brève question, monsieur le président.* To make sure I understand you well, are you for the payment to the railway system or to the farmers?

Le président: Qui veut répondre à cette question? Madame Henderson? Je vous laisse la parole.

Mme Henderson: Merci. Je suis en faveur du Nid-de-Corbeau tel qu'il est actuellement. En vertu de la législation en vigueur, le gouvernement juge bon de récompenser les chemins de fer pour ce qu'ils leur présentent, en fait leurs pertes. C'est là une responsabilité du gouvernement.

The Chairman: Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I would like to say that Mrs. Henderson and I have already met in Ottawa. I believe you were with two friends, and we talked about that problem. Let me . . .

J'aimerais vous remercier d'être venue aujourd'hui et, comme je m'exprime mieux en français, je continuerai dans cette langue.

Mrs. Henderson, you mention the problem that any change to the Crow rate would have on small farms.

I agree with you that there could be a big change in the grain transportation across Canada, mainly in the west. The problem is here; there is no doubt about it. We also had presentations from the truckers association.

Since you probably live in an area serviced by a branch line, would you tell us if you ship your grain by truck?

Mme Henderson: Nos céréales sont transportées par camion jusqu'à un élévateur. Ce camion est la propriété de la ferme.

The Chairman: Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Mrs. Henderson, if the bill we are discussing today were passed, do you really think that the situation of the grain and livestock producers would be so jeopardized that it would be a bad decision on the part of the government?

Mme Henderson: Oui, je le pense.

Mrs. Côté: If you were sitting on this side, if you had heard since the beginning of the week many comments coming from people as involved as you are, different views, as opposed as those of the provincial governments who come and tell us they are in favour of the status quo, and those who tell us to do

[Text]

provinciaux qui viennent nous dire qu'ils veulent le statu quo, et ceux des gens qui viennent nous dire qu'il faut absolument faire un changement parce que la distorsion dont les intervenants se plaignent ira, de toute façon, en s'accroissant et le dommage causé sera beaucoup plus grave que celui qui existe aujourd'hui..., qu'est-ce que vous feriez?

Mrs. Henderson: Well, it is not very often I get an opportunity to be a member of Parliament and make decisions like that. If I were a member of this committee, I would not believe that the distortions that are being presented as a problem are correct. As a committee member, and having looked carefully at the procedure which has been used to bring forth Bill C-155, I would make a recommendation to the Cabinet and to Mr. Pepin that the process used has been totally inadequate to deal with the issue, that he has not dealt with the correct issue. I would recommend as a committee member that the bill be rejected and that a different process take place which looks at the real issues involved in the disparities among commodities; that looks at the marketing issue, which is why livestock producers find themselves in the difficulties they are in today, as well as why other farmers find themselves in the difficulties they do. So I would recommend that this bill is inadequate to deal with the question as it has been redefined and it should be discarded; that it would be a very bad piece of legislation for all Canadians.

The Chairman: Mrs. Skelton would like to make a comment. Mrs. Skelton, please.

Mrs. Skelton: Yes, just in answer to a former question of yours, Mrs. Côté, regarding the trucking industry and the small trucking firms in the rural community which want and need the business of moving grain in order to use their trucks. If the Crow rate is removed and we go into the system of variable freight rates, which is recommended in Bill C-155, and get into that whole railway versus trucking competition as it is worded, what we will see in the rural community is not only the squeezing out of the small farmers, because they cannot afford the price of freight, but we will see the squeezing out of the smaller trucking firms. I say that because CPR and CNR already have their trucking firms in place and they totally intend to move the grain that is moved by truck.

The Chairman: That is all the time for this side. I move now to Mr. Althouse; 10 minutes, please.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman. During the course of the presentations there was some brief discussion of production costs. Do you, Mrs. Skelton, whom I think it was who discussed production costs, see the overall production from your farm increasing with a bill like this being implemented? What are the production costs if you were able to increase production? I suppose I should break that into two questions so you can answer each one. Are there possibilities for increased production on your farms with the kind of technology that is now available to you?

Mrs. Skelton: On our farm there is the possibility of some increased production, definitely. If we went to more fertilizer and also went into continuous cropping versus summer

[Translation]

nothing, because damages caused by any change would be worse than damages we present have, ... what would you do?

Mme Henderson: Je n'ai pas souvent l'occasion d'être député et de prendre de telles décisions. Si j'étais membre de ce Comité, je ne pense pas que les distorsions qui nous sont présentées comme un problème soient justes. En tant que membre du Comité, et ayant examiné soigneusement la procédure utilisée pour présenter le projet de loi C-155, je voudrais faire une recommandation au cabinet et à M. Pepin, à savoir que le procédé utilisé a été totalement inadéquat pour traiter le problème, qu'il n'a pas traité du vrai problème. Je recommanderais à titre de membre du Comité que le bill soit rejeté et qu'un procédé différent soit mis en oeuvre, lequel examinerait les vrais problèmes; ceci touche au problème de la commercialisation, à cause duquel les producteurs de bétail se trouvent en difficulté aujourd'hui ainsi que d'autres fermiers. Je dirais que ce bill est inadéquat pour traiter cette question tel qu'il a été rédigé et qu'il devrait être rejeté; ce serait un très mauvais texte de loi pour tous les Canadiens.

Le président: M^{me} Skelton aimerait faire un commentaire, Madame Skelton, s'il vous plaît.

Mme Skelton: Oui, seulement une réponse à une de vos précédentes questions, madame Côté, concernant l'industrie du camionnage et les petites compagnies de camionnage dans le monde rural qui ont besoin de transporter les grains afin de faire marcher leurs camions. Si le tarif du Nid-de-Corbeau est supprimé et que nous mettons en place le système de tarifs de transport variables, ce que recommande le projet de loi C-155, et que nous établissons une concurrence entre les chemins de fer et les camions, nous assisterons dans le monde rural non seulement à l'écrasement des petits fermiers, parce qu'ils ne peuvent pas faire face aux prix du transport, mais aussi à l'écrasement des petites compagnies de camionnage. Je dis cela parce que le CP et le CN ont déjà mis leurs compagnies de camionnage en place et qu'ils entendent transporter les grains transportés par camion.

Le président: C'est tout le temps dont on dispose. Je passe maintenant la parole à M. Althouse; vous avez 10 minutes.

M. Althouse: Merci, monsieur le président. Pendant les exposés, il y a eu quelques brèves discussions sur les coûts de production. Pensez-vous, madame Skelton, je crois que c'était vous qui discutiez des coûts de production, que la production de votre ferme augmentera avec un bill comme celui-ci? Quels seraient les coûts de production si vous pouviez augmenter votre production? Je présume que je devrais scinder cela en deux questions, ainsi vous pourriez répondre à chacune d'elle. Y a-t-il des possibilités d'augmenter la production de vos fermes avec le type de technologie dont vous disposez?

Mme Skelton: Dans notre ferme, la possibilité d'accroître quelque peu la production existe. Si nous utilisions davantage d'engrais et si nous faisions des récoltes continues au lieu de

[Texte]

fallowing, but where the problem would arise with the increased production would be in having the money available for the input costs. Not only that, but every time we have increased production, and it does not matter what it is in, our prices have dropped, so it does not make any sense to increase production. What you are then caught in is how to survive. What we see with the removal of the Crow rate is the increase in an input cost to farmers which, as the member of the pool committee stated, that is his net income for his farm which will be removed because of that increased freight cost.

I am part of a one-section farm, and there is not much net income on that farm. The average net income for farmers in Manitoba was \$7,642 last year. That is not much to play with. At five times Crow you are looking at approximately \$5,000 increase on average per farmer. That wipes out the net income of farmers. So, no, you will not have increased production because farmers will not be able to afford it. And if you did get it, it is not going to help them stay on the farm.

Mr. Althouse: You said that you yourself have a one-section farm. Is this about an average for Manitoba? What is the average farm size in this province?

Mr. Proven: Yes. One to one and a half sections would be an average-sized farm. In my particular case, if the Crow goes from where it is now . . . on average it costs me \$1,275 for freight under the Crow; if it goes up five times that will be \$6,375 that the freight alone for grain will cost me.

The Chairman: Could I bootleg in a question, Mr. Althouse?

Mr. Althouse: Sure.

• 1610

The Chairman: Mr. Proven, you grow wheat. What would be your yield per acre in your area?

Mr. Proven: I could take you to three different fields right now and they would range from 25 to probably 55, but an average would be around 35.

The Chairman: Thank you. Thank you, Mr. Althouse. Proceed, please.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman.

What are the possibilities for increasing yield? You note that you have fields maybe on your farm or in your area that run within the yield range that you have just stated. Is there very much difference in per bushel production costs to get these additional yields, or is the difference that you are noting a difference in land quality? Is it a difference in land quality or simply a matter of inputs and farming practice?

Mr. Proven: The difference in this case was strictly input. I had to decide this spring what I wanted to do and how much money I could afford. Because of the way prices were I could

[Traduction]

laisser des jachères l'été, mais une production accrue causerait un problème, à savoir celui de l'argent disponible pour les investissements. Non seulement cela, mais chaque fois que nous avons augmenté la production, peu importe le domaine, nos prix ont chuté, ainsi il est insensé d'augmenter la production. Il ne nous reste plus alors qu'à survivre. La suppression du tarif du Nid-de-Corbeau entraînerait une augmentation des investissements des fermiers ce qui signifie, comme l'a dit le membre du Comité, la perte de son revenu net à cause des coûts de transport accrus.

Je fais partie d'une ferme qui compte une section et cette ferme ne dégage pas beaucoup de revenu net. Le revenu net moyen des fermiers du Manitoba était de 1,642 dollars l'an dernier. Ce qui laisse peu de marge de manoeuvre. Une augmentation par 5 du Nid-de-Corbeau entraînerait une augmentation moyenne d'environ 5,000 dollars par fermier. Cela efface le revenu net des fermiers. Ainsi, vous n'aurez pas accru la production parce que les fermiers ne pourront pas avoir les moyens de le faire. Et si vous y arriviez, cela ne les inciterait pas à rester sur leurs terres.

M. Althouse: Vous dites que vous possédiez une ferme d'une section. Est-ce une moyenne pour le Manitoba? Quelle est la taille moyenne des fermes dans cette province?

M. Proven: Oui. Une ferme d'une section à une section et demie serait une ferme moyenne. Dans mon cas, si le Nid-de-Corbeau passe de ce qu'il est maintenant . . . en moyenne, cela me coûte 1,275 dollars de transport si le Nid-de-Corbeau reste ce qu'il est, mais s'il est multiplié par 5, il m'en coûterait 6,375 dollars rien que pour le transport des grains.

Le président: Pourrais-je poser une question, monsieur Althouse?

M. Althouse: Bien sûr.

Le président: Monsieur Proven, vous cultivez du blé. Quelle est votre production à l'acre dans votre région?

M. Proven: Je pourrais vous emmener dans trois champs différents où la production varie entre 25 et 55 boisseaux, mais la moyenne tournerait autour de 35.

Le président: Merci. Merci, monsieur Althouse. Poursuivez, s'il vous plaît.

M. Althouse: Merci, monsieur le président.

Quelles sont les possibilités d'augmenter la production? Vous constatez que vous avez des champs, peut-être dans votre ferme ou dans votre région, dont la production s'élève à celle que vous venez d'indiquer. Y a-t-il une très grande différence dans les coûts de production par boisseau pour obtenir cette production supplémentaire, ou bien la différence que vous constatez est-elle due à une différence dans la qualité de la terre? Est-ce une différence dans la qualité de la terre ou simplement une question de sommes investies et de techniques agricoles?

M. Proven: La différence, dans ce cas, était strictement due aux sommes investies. J'ai dû décider ce printemps ce que je voulais faire et combien d'argent je pouvais mettre. À cause

[Text]

only extend myself to a certain limit. I also have livestock, and over the last 12 years in a cow-calf operation I have made money in two years. My opportunity costs say that I should stick to grain, but if the Crow rate is to go then I will start losing more money in grain.

I think what has to be added with the argument that says we can diversify and we can produce livestock—I will say, as Darlene said, that marketing is our problem, the Crow is not the problem. At this time slaughter steers in Winnipeg are sold from \$7 to \$8 a hundred less than they would get in Toronto. The freight is \$3 per hundred. You are looking at a \$4 to \$5 difference in price from Winnipeg to Toronto, and on an average steer that is \$44 to \$55 that a producer could be getting if the marketing system was performing the way it should, and for \$44 I can buy a lot of barley.

Mr. Althouse: In the yield differences that you have you say that the main difference is due to the amount of inputs you have put into them and, I assume, some extra time. Have you done any preliminary estimates as to which fields will produce the lowest cost product? I guess to put it more simply, will the high yielding field produce for you the lowest cost wheat, or will you have as much profit from some of the lower yielding fields at current prices?

Mr. Proven: I think that this year it is going to take the actual combining and putting into the bin and seeing what you really do get per field. My fields vary from \$80 of inputs to \$45 of inputs, and I just cannot tell right now.

Mr. Althouse: You obviously did not expect the extra inputs to produce a great profit or you would have put them in all fields then.

Mr. Proven: That is for sure.

Mr. Althouse: Do you see the grain price and the costs of input as one of the limitations to increasing production on the farm? Is the market in effect a limit to the amount of output that a farm can manage?

Mr. Proven: If you cannot market it at your cost of production, then you are not going to try and grow it. That is all there is to it.

Mr. Althouse: Okay.

Mrs. Henderson, you spent some time in your remarks dealing with off-farm income and the apparent trend toward more and more farmers and their families having to resort to off-farm employment in order to maintain their families. Do you know what sorts of jobs these members of farm families take off the farm? Are they agriculture related or do they vary a great deal?

Mrs. Henderson: The greater number of jobs provided to people working off the farm, particularly women, are clerical types of work within the small towns in the rural community. There are only so many professional jobs available. You find that a very low percentage of people are moving into agriculture-related jobs because those jobs are not available because

[Translation]

des prix, j'ai dû me limiter. J'ai aussi du bétail et au cours des 12 dernières années où j'étais engagé dans l'élevage des génisses j'ai gagné de l'argent pendant deux ans. Mon manque à gagner m'incite à continuer les grains, mais, si le tarif du Nid-de-Corbeau augmente, je perdrai alors plus d'argent avec les grains.

Il faut ajouter à l'argument qui dit que nous devons diversifier et élever du bétail... Je dirai, comme Darlene le disait, que la commercialisation est notre problème, le Nid-de-Corbeau n'est pas le problème. En ce moment, à Winnipeg, les boeufs d'abattage sont vendus de 7 à 8 dollars les cent livres de moins qu'à Toronto. Le transport s'élève à 3 dollars les cent livres, ce qui fait donc une différence de 4 à 5 dollars entre Winnipeg et Toronto; le producteur pourrait rirer de 44 à 55 dollars d'un boeuf moyen si le système de communication était performant, alors que pour 44 dollars je peux acheter beaucoup d'orge.

M. Althouse: Vous dites que, dans vos différences de production, la principale est due au montant des sommes investies et, je présume, à du temps supplémentaire. Avez-vous fait quelque budget préliminaire quant à savoir quels champs donneront les produits au coût le plus bas? Plus simplement, le champ à haut rendement produira-t-il le blé au coût le plus bas ou bien tirerez-vous autant de bénéfices de certains champs au rendement le plus bas avec les prix actuels?

M. Proven: Cette année, il faudra attendre pour voir ce que vous tirerez réellement de chaque champ. Les sommes investies dans mes champs varient de 80 à 45 dollars et je ne peux pas vous le dire exactement maintenant.

M. Althouse: Vous ne vous attendiez pas à voir les sommes investies supplémentaires engendrer un grand bénéfice sinon vous les auriez mises dans tous les champs.

M. Proven: Cela est sûr.

M. Althouse: Considérez-vous le prix des grains et le montant des sommes investies comme l'une des limitations de l'accroissement de la production de la ferme? Le marché est-il effectivement une limite pour la production à laquelle une ferme peut parvenir?

M. Proven: Si vous ne pouvez pas la vendre au prix coûtant, vous n'allez alors pas essayer de cultiver. Toute la question est là.

M. Althouse: D'accord.

Madame Henderson, vous avez consacré quelques-unes de vos réflexions à la question des revenus hors-ferme et la tendance évidente vers laquelle de plus en plus de fermiers et leurs familles s'orientent est celle du recours à l'emploi hors-ferme de façon à maintenir leur niveau de vie. Savez-vous quels emplois acceptent les membres de ces familles? Sont-ils reliés à l'agriculture ou sont-ils très variés?

Mme Henderson: Le plus grand nombre d'emplois occupés par des gens travaillant hors-ferme, en particulier par des femmes, est celui d'employés de bureau dans les petites villes de la communauté rurale. Il n'y a que très peu d'emplois de spécialistes proposés. Un très petit pourcentage de gens a des emplois reliés à l'agriculture, ces derniers ne sont pas disponi-

[Texte]

the farm families that now exist do their own labour and cannot afford to hire anyone else to work for them.

That raises an interesting point because if the types of jobs available to the people within the farm community are clerical type jobs and part-time jobs, which in most cases they are, you will find that they as well have a very low job security and very few job benefits. They do not have the benefit of labour unions to improve their wage levels. Pensions and unemployment insurance benefits are equally low. Another thing that is interesting is that as well as the opportunities being quite limited you find that when women move off the farm to work for the same number of hours that men do they earn half as much money. So that is another point of ghettoization of the workplace, not only on the farm but off the farm.

The Chairman: This is your last question, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: A number of years ago there was quite a movement to establish larger processing operations—I guess all across Canada, but it was particularly evident to people in western Canada—in the form of some livestock feeding operations, processing . . . There were DREE grants to build hog barns, dairy barns and those kind of things in order to take advantage of the feed grain market that was opened up under the feed grain policy. Apparently not too many farm people were hired in those operations. They seem to have been just financed or manned from within the people who built those. Since processing is supposed to be a big spin-off from this particular bill, what do you see happening to the on-farm processing, if you can use that term, the farm that produces meat or milk or poultry or eggs with grain that it grows on its farm. Do you see those kinds of processing units being able to compete after a Crow change with the kind of processing units that rely on purchased feed grain for their inputs?

The Chairman: Mr. Proven.

Mr. Proven: I think historically farmers have done that and subsidized the consumer by not charging enough for their labour or enough for the product that they produce. In fact, for the longest time the only reason Canada has enjoyed such a low cost of living has been on the backs of farmers. We see the large processing units now, the large feedlots and the large piggeries, which were capital intensive and not labour intensive have all gone broke. I think we are in a new era now. You are going to see farmers not going into this kind of livestock enterprise because there is just no money in livestock no matter how you cut it and the Crow rate does not have that much effect on it.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse. Mr. Clark.

[Traduction]

bles parce que les familles d'agriculteurs, telles qu'elles existent à l'heure actuelle, font leurs propres récoltes et ne peuvent pas se permettre de chercher quelqu'un d'autre pour travailler à leur place.

Ceci soulève un point intéressant parce que, si les emplois accessibles aux gens de la communauté agricole sont des emplois de bureau et des emplois à temps partiel, ce qu'ils sont le plus souvent, vous constaterez qu'ils apportent très peu de sécurité et très peu de profits. Ces emplois ne bénéficient pas de l'aide des syndicats pour en améliorer les salaires. Les prestations de pension et d'assurance-chômage sont également basses. Un autre point intéressant, alors que les offres d'emploi sont très limitées, consiste dans le fait que, lorsque les femmes quittent la ferme et travaillent le même nombre d'heures que les hommes, celles-ci gagnent moitié moins d'argent. Voilà un autre aspect du phénomène de ghettoisation au lieu de travail, non seulement à la ferme mais aussi en dehors d'elle.

Le président: Est-ce là votre dernière question, monsieur Althouse?

M. Althouse: Il y a plusieurs années, il existait plutôt un mouvement qui préconisait des opérations de transformation plus vastes . . . dans tout le Canada, je crois, mais surtout dans l'Ouest . . . dans le domaine des grains de provende pour le bétail, de la transformation . . . Des subventions du MEER furent accordées pour construire des porcheries, des fermes laitières et d'autres choses de ce type afin de tirer profit du marché des grains de provende établi en raison de la politique des grains de provende. Peu de fermiers, apparemment, furent engagés dans ces opérations. Il semble qu'elles aient été financées ou exploitées par ceux qui les ont construites. Étant donné que la transformation est censée découler de ce bill, que pensez-vous qu'il adviendra de la transformation dans les fermes, si ce terme convient, aux fermes qui produisent de la viande, du lait, de la volaille ou des oeufs avec des grains qui poussent sur leurs terres? Pensez-vous que ce genre de fermes de transformation soient capables de rivaliser, après des changements au tarif du Nid-de-Corbeau, avec celles qui comptent sur les achats de grains de provende pour leurs investissements?

Le président: Monsieur Proven.

M. Proven: Je pense que les fermiers l'ont fait de tout temps et qu'ils ont subventionné le consommateur en ne le faisant pas assez payer pour leur travail ou pour leurs produits. En fait, pendant très longtemps, le Canada a joué d'un coût de la vie très bas sur le dos des fermiers. Nous constatons que les grandes fermes de transformation, les grands parcs d'engraissement et les grandes porcheries, qui insistaient plus sur les capitaux que sur la main-d'oeuvre, se sont effondrés. Nous sommes dans une ère nouvelle. Les fermiers ne se lanceront pas dans l'élevage parce qu'il n'y a pas d'argent à gagner avec le bétail, peu importe comment on aborde le problème, et le Nid-de-Corbeau n'a pas beaucoup d'effet sur l'élevage.

Le président: Merci, monsieur Althouse. Monsieur Clark.

[Text]

• 1620

Mr. Clark (Brandon—Souris): Thank you, Mr. Chairman. I will begin by welcoming members of the NFU who have made the presentation to us today and, particularly, to Connie who, I am sure, Mr. Chairman, must have the distinction of being the youngest member to appear before this body during these deliberations.

One of the things I find puzzling, and I am sure members of the committee find puzzling when faced with problems of this kind, is that of who really speaks for the farm community. We have looked at that briefly before during the course of discussions, and it is obvious, of course, first of all that there is tremendous divergence of opinion. It is less obvious, I guess, as to who has the truth or the nearest degree of truth. One of the things you tend to do in politics, rightly or wrongly, is that you start to count heads, because that is how the electoral process works, at least. Now when you were talking earlier about NFU memberships, you spoke about a region and I did not understand the significance of the region. So I wonder if I could ask how many family units there are in the Province of Manitoba who are members of the NFU.

Mrs. Skelton: Yes; Region 5 is Manitoba.

Mr. Clark (Brandon—Souris): The Province of Manitoba?

Mrs. Skelton: That is correct.

Mr. Clark (Brandon—Souris): And you said about 1,000 family units?

Mrs. Skelton: Yes.

Mr. Clark (Brandon—Souris): So if we assume perhaps there is on an average of two adult members per family, we would be speaking of a membership of possibly 2,000 for the Province of Manitoba.

Mrs. Skelton: Yes.

Mr. Clark (Brandon—Souris): I think that is an important point to try to ascertain because, I believe one of the things this committee must do, and the House must eventually do, is to struggle with the question as to what is public opinion throughout the country and perhaps particularly on the Prairies. It seems to me some organizations... I must congratulate you in the sense that I think your organization sometimes succeeds in having a very very high profile, and if I am permitted a private opinion, it seems to me that sometimes your profile has exceeded in fact your membership. But I say that just in passing; maybe there is a certain amount of envy there.

With respect to where the farm community stands, one thing which comes to light as you listen to the presentations is the fact that only your organization and the New Democratic Party... and, again, if I were to be permitted an assumption, I would suggest that there is a certain correlation between the two, although not necessarily in all cases but surely in some; that only those two organizations seem to have taken a public position adamantly opposed to any change in the Crow. I wonder if you would comment on that fact. You make your

[Translation]

M. Clark (Brandon—Souris): Merci monsieur le président. Je commencerai par souhaiter la bienvenue aux membres du SNC qui nous ont présenté leurs exposés aujourd'hui et, en particulier, à Connie qui, monsieur le président, a l'honneur d'être le plus jeune des membres à se présenter devant nous au cours de ces délibérations.

L'un des points que je trouve curieux, et je suis sûr que les membres du comité le trouvent curieux, lorsqu'ils ont à faire face à des problèmes de ce genre, est le suivant: qui parle réellement au nom de la communauté agricole? Nous nous sommes brièvement intéressés à cela auparavant au cours des discussions et il est bien évident qu'il y a là de fortes divergences d'opinions. Ce qui est moins évident, je pense, c'est qui détient la vérité ou s'en approche le plus. L'une des choses que vous avez tendance à faire en politique, à tort ou à raison, est de commencer à compter les têtes parce que le processus électoral fonctionne ainsi tout au moins. Lorsque vous parliez plus tôt des membres du SNC, vous parliez d'une région et je ne comprends pas la signification de la région. Aussi serais-je curieux de savoir combien de familles dans la province du Manitoba sont membres du SNC.

Mme Skelton: Oui, la région 5 englobe tout le Manitoba.

M. Clark (Brandon—Souris): Toute la province?

Mme Skelton: C'est exact.

M. Clark (Brandon—Souris): Et vous dites 1,000 familles environ?

Mme Skelton: Oui.

M. Clark (Brandon—Souris): Si nous supposons donc qu'il y a en moyenne deux adultes par famille, nous parlerions d'une possibilité de 2,000 adhérents pour la province du Manitoba.

Mme Skelton: Oui.

M. Clark (Brandon—Souris): Voilà un point très important dont nous devons être sûrs, et je crois que l'une des choses que ce comité doit faire, et que la Chambre en définitive doit faire, est de connaître l'opinion du public dans tout le pays et peut-être en particulier dans les Prairies. Il me semble que certaines organisations... Je dois vous féliciter pour la façon avec laquelle votre organisation arrive parfois à faire la une et, si je puis me permettre une opinion personnelle, il me semble que parfois elle va même encore plus loin. Mais je dis cela seulement en passant, peut-être y a-t-il là un peu de jalousie.

En ce qui concerne la position de la communauté agricole, un fait a émergé de ce que vous avez entendu, le fait que votre organisation et le Nouveau parti démocratique... et, si de nouveau je pouvais me permettre une supposition, je suggérerais qu'il y a une corrélation certaine entre les deux, pas nécessairement dans tous les cas mais sûrement dans certains d'entre eux, que ces deux organisations seulement semblent avoir pris publiquement une position catégoriquement opposée à tout changement au tarif du Nid-de-Corbeau. Je me

[Texte]

arguments with great sincerity, so bearing that in mind, bearing the size of your membership in mind, and bearing in mind that nearly all the other organizations which have appeared before this committee have talked in terms of some change, the implication seems to be that the majority is out of step with you. Perhaps you could comment on my puzzlement.

Mrs. Skelton: Yes, I guess the comment, Mr. Clark, is that we must be very careful about dickerings with numbers instead of searching for the correct analysis. I have to say on that, the majority is not always right although the majority does rule in a democracy and that is something this committee must really deal with. The committee must deal with the process that has been used. This process has been very well orchestrated; this committee has been orchestrated to go out into the countryside and in one month's time to come back and have a decision made. You have no indication of whether the minister who sent you out is going to follow your recommendations . . .

The Chairman: Excuse me, Mrs. Skelton, I want to set the record straight. The minister did not send us out. Parliament sent us out.

Mrs. Skelton: Okay, sorry.

The Chairman: And obviously we do not read the minister's mind. We do our work. We have not been orchestrated. We orchestrate ourselves. The committee sets its own schedule and its own hearings, and we hear everyone we possibly can. I point out to you that members of Parliament have other things to do as well. We have constituencies as well which we have to try to serve.

It is not just a matter of members being able to spend whatever time they want or whatever time particular groups of the public want them to spend. There are many demands made on members of Parliament. And the members of this committee have given up a good deal of their time, seven weeks in fact, continuously, to deal with this legislation. There is no orchestration. I have heard several reflections upon the work of this committee and the way it has been organized, and I take exception to it. Proceed.

Mrs. Skelton: Mr. Chairman, if I may, I guess the comment I am making is that you were set with a very narrow mandate that does not necessarily address the issue, and that you people have to grapple with. And when you take your comments back, you still have to grapple with that very narrow reference you were given.

The Chairman: I do not know if you are aware of our reference or not, but our reference is not narrow at all. It is to hold hearings on Bill C-155, and that is not narrow.

Mrs. Skelton: It is not narrow except that we are not really dealing with the issue of how do we make a transportation policy. All we are dealing with is how we scrap the Crow rate.

The Chairman: Well, that is your interpretation.

[Traduction]

demande si vous pourriez faire des commentaires à ce sujet. Vous développez vos arguments avec une grande sincérité, en ayant à l'esprit, la taille de votre association et le fait que presque toutes les autres organisations qui se sont présentées devant ce comité ont parlé de changement, ce qui semble impliquer que la majorité est en contradiction avec vous. Vous pourriez peut-être faire des commentaires sur ma perplexité.

Mme Skelton: Oui, je dirai, monsieur Clark, que nous devons faire très attention au marchandage sur les chiffres et plutôt rechercher l'analyse pertinente. Je dois dire à ce propos que la majorité n'a pas toujours raison, bien que cela soit la règle dans une démocratie, et c'est là un fait avec lequel ce comité doit vraiment compter. Le comité doit composer avec la méthode qui a été utilisée. Cette méthode a été très bien orchestrée; en un mois, ce comité devait aller dans les campagnes et en revenir afin de prendre une décision. Aucun indice ne permet de dire si le ministre qui vous a fait faire cela va suivre vos recommandations.

Le président: Excusez-moi, madame Skelton, je veux rétablir la vérité. Ce n'est pas le ministre qui nous a envoyés, c'est le Parlement.

Mme Skelton: C'est vrai, excusez-moi.

Le président: Et, manifestement, nous ne lisons pas dans les pensées du ministre. Nous faisons notre travail. Nous n'avons pas été manipulés. Nous nous dirigeons nous-mêmes. Le comité fixe son calendrier et ses audiences, et nous entendons tous ceux que nous pouvons. Je vous fais remarquer que les députés ont aussi d'autres choses à faire. Nous avons également des électeurs que nous devons essayer de servir.

Il ne s'agit pas seulement de membres qui ont tout le temps qu'ils veulent ou tout le temps que des groupes particuliers du grand public souhaitent leur voir consacrer. Beaucoup de demandes sont déposées auprès des députés. Et les membres de ce comité ont donné beaucoup de leur temps, sept semaines de suite exactement, pour traiter de cette loi. Il n'y a pas eu manipulation. J'ai entendu beaucoup de réflexions sur le travail de ce comité et sur la façon dont il a été organisé, et je désapprouve celle-ci. Poursuivez.

Mme Skelton: Monsieur le président, si je puis me permettre, mon commentaire évoque le fait que votre mandat est très limité et qu'il ne traite pas nécessairement de la question qui nous intéresse et que vous devez affronter. Vous devez vous conformer aux limites très strictes de votre mandat.

Le président: Je ne sais pas si vous êtes consciente de notre mandat ou non, mais notre mandat n'est pas limité du tout. Il consiste à tenir des audiences sur le Bill C-155, et cela n'est pas limité.

Mme Skelton: Il n'est pas limité sauf que nous ne sommes pas vraiment en train de débattre de la façon de formuler une politique des transports. Nous sommes seulement en train de débattre de la façon de mettre au rebut le tarif du Nid-de-Corbeau.

Le président: C'est là votre interprétation.

[Text]

Mrs. Skelton: Also, on playing with the numbers we always deal in quality, Mr. Clark, not in quantity and I think that is by far the better thing to do.

Mr. Clark (Brandon—Souris): Well, pursuing along that line a little bit further, in speaking of my own problems as a member of Parliament and with my own constituency—you are a member of my constituency—how am I to evaluate this question of . . . I am not so sure whether your remarks about the majority and quality of opinion were entirely facetious or not, but how am I to evaluate, when I travel around my constituency, if in fact I am trying in some sort of way to determine what the consensus is and what the farmers of my community think? I will accept Mr. Sigurdson's shot a little while ago that there are differences between those who farm the land and those who own the land, and I am in the latter category.

How am I to determine what the policy should be, bearing in mind that I speak to many other young farmers like yourself who make exactly the opposite argument. They say we need an improved transportation system. They say that farmers must be prepared to pay what they call a fair share. Also as you know, there have been some differences of opinion as to what that fair share should be. We on this side of the committee have real reservations about the government's 10% safety net. How am I as an individual, how are members of the committee, supposed to resolve that if, in fact, we do not take into consideration the question of numbers or membership, or if we do not take into consideration the numbers of groups who come before us?

You have been present the last two days and you have heard the various presentations which have taken place to this point in time. You know they argue very strenuously about some very important details, and you know that basically the general tenor of the discussion, with the exception of yourselves and the Government of Manitoba, has been that some change is necessary.

Mrs. Skelton: Okay, I really do not find you a problem in our constituency, Mr. Clark, and I hope the feeling is likewise as far as you are concerned. I guess you certainly do have something you have to deal with in the rural community as a committee. I guess that is why I see it as a real shame, that this committee has not been given the time to go out into the rural community instead of staying in the major cities because I think you would have obtained a far broader overview of what is out there than you will get while in a major city. I think that is a real downfall in something you people have to deal with.

• 1630

As far as the differing views in the constituency, the NFU is fully in favour of an upgraded transportation system, but in no way on the backs of the farmers. If we are going to have a transportation system, then it is the responsibility of all Canadians to build that system and keep it running.

The Chairman: Mr. Murta.

Mr. Murta: If I may.

[Translation]

Mme Skelton: En jouant avec les chiffres, nous traitons toujours de qualité, monsieur Clark, pas de quantité, et je crois que c'est de loin la meilleure chose à faire.

M. Clark (Brandon—Souris): Bien, en allant un peu plus loin dans cette direction et en parlant de mes problèmes à titre de député et dans ma circonscription—vous faites partie de ma circonscription—comment puis-je évaluer cette question de . . . Je ne suis pas sûr de savoir si vos remarques sur la majorité et la qualité de l'opinion étaient totalement facétieuses ou non, mais comment puis-je savoir, lorsque je voyage dans ma circonscription, si en fait j'essaye en quelque sorte de déterminer quel est le consensus et ce que les fermiers de ma communauté pensent? J'accepterai l'hypothèse émise par M. Sigurdson tout à l'heure, à savoir qu'il y a des différences entre ceux qui cultivent la terre et ceux qui la possèdent, et j'appartiens à la deuxième catégorie.

Comment puis-je déterminer ce que la politique devrait être, en ayant à l'esprit que je parle à beaucoup d'autres jeunes fermiers comme vous mais qui soutiennent exactement le contraire. Ils disent que nous avons besoin d'un système de transports amélioré. Ils disent que les fermiers doivent être prêts à payer ce qu'ils appellent une juste part. Comme vous le savez, il y a eu différences d'opinions quant à ce que cette juste part devrait être. Le Comité fait de réelles réserves à propos de la garantie de 10 p. 100 du gouvernement. Comment puis-je à titre individuel, comment les membres du Comité peuvent-ils résoudre cela, si, en fait, nous ne tenons pas compte du nombre des achérents ou si nous ne tenons pas compte du nombre de groupes qui se présentent devant nous?

Vous étiez là ces deux derniers jours et vous avez entendu les divers exposés qui ont été faits sur ce point précis. Vous savez qu'ils argumentent très énergiquement sur certains détails très importants, et vous savez que, à la base, le contenu d'ensemble de la discussion, à l'exception de vous-même, et du gouvernement du Manitoba, a consisté dans le fait qu'un certain changement est nécessaire.

Mme Skelton: D'accord, je ne vois pas réellement de problèmes dans notre circonscription monsieur Clark, et j'espère que votre sentiment est le même. Je crois que vous avez sûrement quelque chose à faire dans la communauté rurale en tant que comité. Je crois que je considère comme une véritable honte le fait que ce comité n'a pas eu le temps voulu pour aller dans les communautés rurales au lieu de rester dans les grandes villes, parce que je pense que vous auriez eu une vision beaucoup plus large de la situation sur le terrain comparée à celle que vous pourriez acquérir dans une grande ville. Il y a là une grave lacune que vous devez combler.

Pour ce qui est des différents points de vue dans la circonscription le SNC adhère totalement à un système de transport revalorisé, mais en aucune façon sur le dos des fermiers. Si nous mettons en oeuvre un système de transport, il appartient à tous les Canadiens de le construire et de le faire marcher.

Le président: Monsieur Murta.

M. Murta: Si je puis me permettre.

[Texte]

The Chairman: You have about five minutes.

Mr. Murta: I will not take that length of time.

If we talk in terms of a total transportation system, which I think you stressed this afternoon, can you give the committee your thinking of what the rationalization is that is taking place right now within the elevator system itself? I think the pools indicated today that over the next number of years there could be as many as 200 elevators that will disappear. Do you make representations against that? Are you generally in favour of the rationalization process? Because they state, as we all know, that the bottom line still has to be economics. It has to be viable. What is your feeling on the overall rationalization that is taking place on the prairies?

Mrs. Skelton: I guess the one question I really have not addressed is the variable rates, even though I mentioned it. The rationalization that has been taking place, is taking place and will take place if this bill should go through, is all part of the same issue because what it means in the rural community is that there are less services out there in the community for farmers.

We have had a grain handling and transportation system in the past that serviced the farmers. What we are turning it into now in this process is one where the farmers will service the industry, and that is very bad for farmers. Let me say that very clearly: it is very bad for farmers.

Mr. Murta: Would you agree, for example, with the contention put forward by an organization like the Manitoba pool, and I guess they claim they represent more farmers than anybody else in the province, that they in effect do represent their membership, which I would expect includes just about everybody that has delivered grain? I know I am supposedly a member of the Manitoba pool because we deliver there.

Mrs. Skelton: I would not answer that, Jack. I am not a member of Manitoba pool, so I would leave it up to Manitoba Pool Elevator members to answer that question.

Mr. Murta: Could I ask you where you do deliver your grain, or do you feed it all?

Mrs. Skelton: We deliver our grain to Manitoba Pool Elevators at Sinclair, Manitoba.

Mr. Murta: I see, but you are not a member of the pool itself?

Mrs. Skelton: I am not because I am only a farm labourer, Jack.

The other question we have not dealt with here is the price of land, and that is not in the jurisdiction of this committee either.

Mr. Murta: One other question. The concern, of course, is with the increase of the Crow rate. The National Farmers' Union, of course, has been quite vocal in terms of stating their position. We also, though, have a situation in which—and I am just using figures from 1963-1964 to 1980, and they have increased substantially since that time—that primary elevator

[Traduction]

Le président: Vous avez environ cinq minutes.

M. Murta: Je ne prendrai pas tout ce temps.

Si nous parlons en termes d'un système de transport complet, ce qui vous a préoccupé cet après-midi, pouvez-vous dire au Comité ce que vous pensez à propos de la rationalisation telle qu'elle s'intègre actuellement au système d'élevateurs? Les commissions ont indiqué aujourd'hui que, au cours des prochaines années, 200 éleveurs pourraient disparaître. Faites-vous des représentations à ce sujet? Êtes-vous d'une manière générale pour le procédé de rationalisation? Comme nous le savons tous, cela revient toujours à une question d'économie. Il doit être viable. Quel est votre sentiment sur la rationalisation d'ensemble qui s'effectue dans les Prairies?

Mme Skelton: La seule question sur laquelle je ne me suis pas vraiment penchée est celle des taux variables, même si j'y ai fait allusion. La rationalisation qui a été mise en place, qui s'effectue et qui se fera si ce bill est adopté, fait partie du même problème parce que cela signifie que dans le monde rural il y a moins de services pour les fermiers.

Nous avons eu dans le passé un système de manutention et de transport des grains au service des fermiers. Nous sommes en train avec ce procédé de mettre les fermiers au service de l'industrie, et ceci est très mauvais pour eux. Je le répète clairement: ceci est très mauvais pour les fermiers.

M. Murta: Seriez-vous d'accord, par exemple, avec l'affirmation mise en avant par une organisation comme la Commission du Manitoba, qui prétend représenter plus de fermiers que tout autre organisation dans la province, ce qui, je crois, comprends à peu près tous ceux qui ont livré des grains au moins une fois. Je suis donc censée appartenir moi aussi à cette commission du Manitoba parce que nous y effectuons des livraisons.

Mme Skelton: Je ne dirais pas cela Jack. Je ne suis pas membre de la Commission du Manitoba, aussi laisserais-je les membres du *Manitoba Pool Elevator* répondre à cette question.

M. Murta: Pourrais-je demander où vous livrez vos grains, ou les consommez-vous tous?

Mme Skelton: Nous livrons nos grains au *Manitoba Pool Elevators*, à Sinclair au Manitoba.

M. Murta: Je vois, mais vous n'êtes pas membre de la Commission elle-même?

Mme Skelton: Je ne le suis pas parce que je suis seulement agricultrice Jack.

L'autre question dont nous n'avons pas débattu ici est le prix des terres, et cela aussi n'est pas du ressort de ce Comité.

M. Murta: Une autre question. Le sujet, bien sûr, porte sur l'augmentation du tarif du Nid-de-Corbeau... Le Syndicat national des cultivateurs a fait bruyamment entendre sa position. Nous aussi, nous avons une situation dans laquelle... et je me sers seulement des chiffres allant de 1963-1964 à 1980, chiffres qui ont substantiellement augmenté depuis cette

[Text]

charges have gone up by 334%; lake transportation, 137%; ocean transportation, 126%; terminal charges to the elevators, once again, 230%; and seaboard handling, some 700%. Railway increases, zero, of course, because of the Crow rate.

Now, you are concerned about the increase that may take place, 5.5 times, etc. What kind of representation and what opposition have you been providing for primary elevator increases, when they come through literally on a yearly basis? And if you are making present representation, how is it being done? Because I frankly do not see much of it in the newspapers when it happens.

The Chairman: Mrs. Henderson.

Mrs. Henderson: The National Farmers' Union annually makes a presentation to the Canadian Wheat Board, and as well, we represent to the Canadian Grain Commission regularly. It is through those channels that we voice our opposition to such things as handling charges; the way that, for instance, grain tickets are made up; and the fact that the cost of hauling grain, the freight costs are not clearly identified on those grain tickets, etc. So those are the avenues, as a national farm organization, that we follow.

The Chairman: Thank you. Final question, Mr. Murta.

Mr. Murta: May I just ask one question? The primary elevator charges, of course, are put through by the elevator companies themselves. Do you agree with the magnitude of the charges, or do you feel that the farmer is not being served well by these kinds of charges?

It seems to me that I guess what I am saying is that you are a bit imbalanced in the fact that you are really coming out strongly against the Crow; you come out very strongly against the CPR but not too strongly against the CNR, and they both want the same amount of money. We could nationalize CP and we would just have two railways that were nationalized, and I do not think it would make that much difference.

You do not say very much—if all you do is make one representation every year about elevator charges, you are really not being very forceful or as forceful as you can be, and we all know that you can be very forceful in terms of getting your points across. I guess what I am saying is that it almost seems that you are not very consistent. Maybe there is a conflict of interest in that your members deliver to the pool, so you go easy on one hand. I would just like some clarification for the committee.

The Chairman: Mr. Proven.

Mr. Proven: You are right in that we own the company, Manitoba Pool Elevators, that does not put the tariff charges up themselves. They are working within the laws that are established and they can charge within those laws. We have, as members of the pool, questioned those charges.

[Translation]

époque... les frais d'élevateurs primaires ont augmenté de 334 p. 100 ceux des transports sur les lacs de 137 p.100, ceux des transports océaniques de 126 p.100, d'élevateurs terminus de 230 p.100, la manutention maritime quant à elle a augmenté de 700 p. 100. Ceux des chemins de fer de zéro à cause bien sûr du tarif du Nid-de-Corbeau.

Vous vous sentez concernée par cette augmentation de 5.5 fois qui pourrait survenir. Quelle sorte de représentations et quelle opposition avez-vous mises en oeuvre pour les hausses relatives aux élevateurs primaires, alors qu'elles interviennent annuellement? Et si vous faites des représentations actuellement, comment vous y êtes-vous prise? En vérité, je n'ai pas vu grand chose dans les journaux à ce sujet lorsque cela s'est produit?

Le président: Madame Henderson.

Mme Henderson: Le Syndicat national des cultivateurs fait annuellement des représentations auprès de la Commission canadienne du blé et nous en faisons régulièrement de notre côté auprès de la Commission canadienne des céréales. C'est de cette façon que nous manifestons notre opposition à des questions comme les frais de manutention, la manière dont, par exemple les étiquettes sont rédigées et le fait que le coût du transport des grains par camion, les coûts de transport ne sont pas clairement indiqués sur ces étiquettes, etc. Ce sont là les voies que nous empruntons, en tant qu'organisation nationale de fermiers.

Le président: Merci. Dernière question, monsieur Murta.

M. Murta: Puis-je poser seulement une question? Les frais d'élevateurs primaires sont fixés, bien sûr, par les compagnies d'élevateurs elles-mêmes. Êtes-vous d'accord avec l'ampleur des frais, ou pensez-vous que le fermier n'est pas avantagé par ces montants?

Il me semble que vous êtes quelque peu inconséquente lorsque vous vous êtes déclarée avec force contre le tarif du Nid-de-Corbeau; vous vous êtes déclaré avec force contre le CP mais pas trop contre le CN, alors que tous deux exigent le même montant d'argent. Nous pourrions nationaliser le CP, nous aurions ainsi deux chemins de fer nationalisés et je ne pense pas que cela ferait une grande différence.

Vous n'avez pas dit grand chose—si tout ce que vous faites consiste en une représentation annuelle à propos des frais d'élevateurs, vous n'êtes pas très énergique ou aussi énergique que que vous pourriez l'être, et nous savons tous que vous pouvez être très énergique pour faire prévaloir vos points de vue. Il me semble que nous n'êtes pas très logique. Peut-être y a-t-il un conflit d'intérêts dans le fait que vos membres livrent à la Commission, et ainsi vous la ménagent. Je souhaiterais que le Comité ait quelques éclaircissements.

Le président: Monsieur Proven.

M. Proven: Vous avez raison de dire que nous possédons la compagnie, la *Manitoba Pool Elevators*, qui n'augmente pas les tarifs elle-même. Elle agit dans le cadre des lois en vigueur. Nous avons, à titre de membres de la Commission, contesté ces frais.

[Texte]

As to imbalance, there is no question that the Crow rate will affect farmers far more than what the elevator charges do right now. You had a list of the percentage increases that we have to face, but the magnitude of the Crow change outweighs all of them.

Mr. Murta: Thank you.

The Chairman: Thank you. One final question. Would you agree with nationalization of the pools?

Mrs. Skelton: If I could answer it in this way, and also, I guess, to answer Jack's question. When I said nationalization of the CPR, we would like to see the CPR nationalized and then the two railways integrated into one system and run as a public utility. That must be done if we are going to have a transportation policy. There is no reason in this country why the elevator system should not be run for the general advantage of Canada as well, and then we would have a decent grain and transportation system in this country.

The Chairman: Then I want to thank Mrs. Skelton, Mrs. Henderson and Mr. Proven for their appearance here, and I particularly want to say, again, that I was pleased that Connie came and participated in the proceedings. Thank you very much.

Mrs. Skelton: Thank you. There will be copies made available of her presentation. It was the only one that was written.

The Chairman: Fine. Thank you.

I now call on the representatives of Big Woody Women's Institute and the Rural Municipality of Rossburn.

Mrs. Dorothy Minish (Big Woody Women's Institute): My name is Dorothy Minish. I am from Swan River, and I represent the Big Woody Women's Institute. In the opening paragraph of my presentation, I explain who we are.

The Big Woody Women's Institute is a local group affiliated with the Manitoba Women's Institute.

Women's Institutes were founded in Canada in 1897 because women needed to voice their concern for issues which affected them. Our motto is "For home and country". Women's Institutes are not aligned with any political party but have sought to influence governments regarding issues affecting home and country.

I would like to read my brief, if I may. It is fairly short.

The Chairman: Proceed.

Mrs. Minish: To date, the issue of the changes to the Crows Nest Pass Agreement mainly have been taken up by farm groups as an issue affecting farmers. WI members, who are mostly rural women with farming backgrounds, have watched the events from the sidelines, as farm wives.

[Traduction]

En ce qui concerne le déséquilibre, il ne fait aucun doute que le tarif du Nid-de-Corbeau affectera davantage les fermiers que les frais d'élevateurs ne le font actuellement. Vous avez une liste des hausses de pourcentage auxquelles nous devons faire face, mais l'ampleur du changement de celui du Nid-de-Corbeau les surpasse tous.

M. Murta: Merci.

Le président: Merci. Une dernière question. Accepteriez-vous la nationalisation des commissions?

Mme Skelton: Je répondrais de la façon suivante, ce qui répandra aussi à la question de Jack. Quand je parlais de la nationalisation du CP, c'était parce que nous aurions aimé voir le CP nationalisé et donc l'intégration des deux chemins de fer en un seul système exploité pour le bien de tous. Cela doit être fait si nous mettons en oeuvre une politique des transports. Il n'y a aucune raison pour que, dans ce pays, le système d'élevateurs ne soit pas exploité pour le bien du Canada, et ainsi nous posséderons un système convenable de transport de grains.

Le président: Je désire remercier mesdames Skelton et Henderson ainsi que M. Proven pour leur présence devant ce Comité, et je désire particulièrement dire combien j'ai été heureux que Connie soit venue participer aux débats. Merci beaucoup.

Mme Skelton: Merci. Les exemplaires de son exposé seront disponibles. C'est le seul document écrit.

Le président: Très bien. Merci.

Je passe la parole aux représentants du *Big Woody Women's Institute* et de la municipalité rurale de Rossburn.

Mme Dorothy Minish (Big Women's Institute): Mon nom est Dorothy Minish. Je suis de Swan River et je représente le *Big Woody Women's Institute*. J'explique dans mon premier paragraphe qui nous sommes.

Le *Big Woody Women's Institute* est un groupe local affilié au *Manitoba Women's Institute*.

Ce genre d'institut a été créé au Canada en 1897 parce que les femmes avaient besoin d'exprimer leurs préoccupations sur des problèmes qui les concernaient. Notre devise est «Le foyer et le pays». Ces instituts ne dépendant d'aucun parti politique, mais ont cherché à influencer les gouvernements en ce qui concerne les problèmes touchant le foyer et le pays.

J'aimerais lire mon exposé. Il n'est pas très long.

Le président: Poursuivez.

Mme Minish: À ce jour, le problème des changements à l'Accord du Pas du Nid-de-Corbeau a été principalement soulevé par les groupes agricoles comme un problème affectant les fermiers. Les membres des instituts, qui sont pour la plupart des femmes d'origine rurale, ont observé les événements à l'extérieur en tant que femmes de fermiers.

[Text]

[Translation]

• 1640

As the proposals have been advanced and farm groups have reacted to them, we have as a local Women's Institute become increasingly aware that changes to the Crow's Nest Pass Agreement will have far-reaching implications for all of Canada and all Canadians.

We believe the changes contemplated will be particularly devastating for farmers and for rural communities. It is this realization that has prompted us to submit a brief to the provincial task force hearings in Swan River in April 1983 and to submit this same brief to your federal hearings.

We feel the whole issue has been subverted somewhat from the issue of the Crow to the issue of who is to get the transportation subsidy, and we feel this is putting an unfair interpretation on the whole problem. Initially, the policy of our Canadian government regarding the building and operation of the transportation system was set out to unite Canada from sea to sea. A transportation system was developed which encouraged settlement wherever suitable land existed, not only close to the original population centres of the St. Lawrence River basin and the Maritimes and British Columbia but into the vast interior of the Prairie provinces. It was realized then that government participation was necessary for settlement to be viable.

To this end policies regarding regulated statutory rates based on distance only, not variable rates based on a compensatory formula, were negotiated with the railroads. A package deal was made in order to carry out this concept. In return for these rates, which recognized that the railroads would not recover their costs on the branch lines, land grants, including the mineral rights, and large sums of money were provided to the railroads.

May we suggest that the reasons for the original Crow's Nest Pass Agreement are just as valid today as they were in the 1890s and later in the mid-1920s when changes were made.

The railways are wanting a renegotiation of the agreement on the basis that grain transportation is not paying its way. Surely any renegotiation should look at the total package deal that was entered into, not just the reported losses incurred from supposed uneconomic branch lines. It is unrealistic to expect that any profit-oriented transportation system will ever provide satisfactory service through any branch line system serving the wide expanses of rural Canada. The railways have been and are being well compensated for any supposed shortfall on the grain haul by the income generated by the package that they received in the Crow agreement.

Puisque les propositions ont été faites et que les groupes de fermiers ont fait connaître leur réaction, nous, en tant que représentantes régionales du Women's Institute sommes devenues de plus en plus conscientes que les modifications à l'accord du Nid-de-Corbeau auront des répercussions considérables pour tout le Canada, de même que pour tous les Canadiens.

Nous croyons que les modifications prévues auront des effets dévastateurs, particulièrement pour les fermiers et pour les communautés rurales. Cette constatation nous a incitées à présenter un dossier aux audiences du groupe de travail provincial réuni à Swan River en avril 1983 et à présenter ce même dossier aux audiences fédérales.

Nous croyons que l'ensemble du problème a été quelque peu détourné de la question du Pas du Nid-de-Corbeau vers la question de savoir qui obtiendra la subvention pour le transport et nous croyons que cela constitue une interprétation injuste du problème. À l'origine, la politique du gouvernement canadien relative à la construction et à l'exploitation du système de transport avait pour but d'unir le Canada d'une mer à l'autre. Le système de transport qui fut élaboré encourageait l'établissement de colons partout où il y avait des terres cultivables, non seulement à proximité des premiers groupements de population du bassin du fleuve Saint-Laurent, des provinces maritimes et de la Colombie-Britannique, mais aussi au coeur des vastes étendues des provinces des Prairies. On s'est alors rendu compte qu'une participation gouvernementale était nécessaire pour que cette implantation soit viable.

À cette fin, des politiques en matière de tarifs statutaires régularisés basées uniquement sur la distance, et non des tarifs variables basés sur une formule de compensation, ont été négociées avec les compagnies ferroviaires. Un marché global a été conclu dans le but de mettre ce concept en marche. En retour pour ces tarifs, qui étaient une reconnaissance que les compagnies ferroviaires ne récupéreraient pas leurs frais sur les lignes secondaires, des concessions territoriales, comprenant des droits miniers, et de grosses sommes d'argent ont été allouées aux compagnies ferroviaires.

Nous considérons que les motifs de l'Accord du Pas du Nid-de-Corbeau original sont aussi valables aujourd'hui qu'ils l'étaient dans les années 1890 et plus tard au milieu des années 1920, lorsque des modifications ont été apportées.

Les compagnies ferroviaires veulent une renégociation de l'accord en invoquant le fait que le transport du grain n'est pas rentable. Toute renégociation devrait certainement tenir compte de l'entente globale qui a été conclue et non uniquement des pertes qui ont été rapportées et qui seraient supposément dues à des lignes secondaires non rentables. Il est peu réaliste de s'attendre à ce qu'un système de transport à but lucratif offre un service satisfaisant dans son système de lignes secondaires qui desservent les grandes étendues des régions rurales du Canada. Les compagnies ferroviaires ont été largement compensées, et le sont encore, pour toute présumée perte due au transport du grain par le revenu provenant du marché conclu dans l'Accord du Pas du Nid-de-Corbeau.

[Texte]

The advertising that we see on TV regarding CN with the slogan "We are in business for Canada" indicates a vast network with considerable assets has been established. We feel that this has been possible through the development of the assets gained through the Crow agreement.

A similar picture could be drawn for the CPR, which we understand is one of the largest corporate bodies in Canada.

If it is now necessary to renegotiate the agreement, the total picture, including all the assets amassed as a result of the agreement, must be taken into consideration in determining whether or not the transportation companies are in fact losing money on the agreement.

Our country cannot afford to give any more concessions to a profit-oriented rail system. Any money given to the railroads must surely be linked to an equity position which will eventually give control of the railroads to the people of Canada to be run not for profit but for the service of all Canadians.

Any further rationalization of the rail system can only be done by shifting the cost of transportation to the farmers and to provincial governments through increased use of the highway system. Estimates of comparison of costs for rail and road transportation, particularly in terms of energy efficiency, have all stated that rail transport should be cheaper and more efficient than road.

A second point we would like to make is that the concessions made in the Crow agreement originally were made to farmers because they were felt necessary if they were to compete on a world market. The validity of these concessions applies as much today as it did then.

Canada has always had a cheap food strategy which has been a benefit to consumers, and it could be argued that as home-makers and consumers we as WI members should be pleased. However, we see these cheap food prices coming at the expense of our farm incomes, many of these low prices being set by government.

We see declining farm income as a threat to a rural way of life and a real danger to the economy of the whole country. Any increase in the cost of farm inputs, particularly in the cost of transportation, can only increase the effects of the cost-price squeeze which is causing an alarming increase in the number of farm bankruptcies. Farmers are finding the need to borrow increasing amounts of money just to operate.

The amount of money invested in a farm enterprise should be sufficient to ensure a reasonable standard of living without the farmer having to seek additional off-farm employment to

[Traduction]

La publicité que l'on peut voir à la télévision et qui est faite par le CN avec le slogan «Nous sommes en affaires pour le Canada» indique qu'un vaste réseau ayant des ressources considérables a été établi. Nous croyons que cela a été rendu possible grâce à la mise en oeuvre des revenus obtenus par l'Accord du Pas du Nid-de-Corbeau.

On pourrait dire la même chose du Canadien pacifique, que nous considérons comme l'une des plus grandes sociétés au Canada.

Sil est maintenant nécessaire de renégocier l'accord, l'ensemble global, y compris tous les revenus obtenus grâce à l'accord, devraient être pris en considération pour déterminer si oui ou non les compagnies de transport perdent vraiment de l'argent à cause de l'accord.

Le pays ne peut plus se permettre de faire d'autres concessions à un système ferroviaire dont l'intention est de faire des profits. Toute somme d'argent versée aux compagnies ferroviaires doit nécessairement être reliée à un système d'actions dont l'objectif final serait de donner le contrôle des chemins de fer au peuple du Canada pour qu'il les fasse fonctionner, non pas dans le but de faire un profit, mais au service de tous les Canadiens.

Toute autre rationalisation du système ferroviaire ne peut être accomplie qu'en faisant passer les coûts de transport aux fermiers et aux gouvernements provinciaux par une utilisation accrue du système routier. Les études sur la comparaison des coûts entre le transport ferroviaire et le transport routier, particulièrement en ce qui concerne l'efficacité énergétique, ont toutes indiqué que le transport ferroviaire devrait être plus économique et plus efficace que le transport routier.

Un deuxième fait que nous aimerions souligner est que les concessions faites dans l'Accord du Pas du Nid-de-Corbeau étaient à l'origine faites aux fermiers parce qu'elles étaient considérées nécessaires si on voulait qu'ils puissent être compétitifs sur les marchés mondiaux. Ces concessions sont aussi valables aujourd'hui qu'elles l'étaient à l'époque.

Le Canada a toujours eu une stratégie alimentaire qui visait à garder le prix des aliments à un niveau très bas et ceci a profité aux consommateurs. On pourrait en déduire que nous, membres de l'Institut des femmes, en tant que maîtresse du foyer et consommatrices, devrions être satisfaites. Cependant, nous considérons que ces prix peu élevés pour la nourriture sont au détriment des fermiers et des revenus qu'ils en retirent, beaucoup de ces bas prix étant établis par le gouvernement.

Nous considérons que la diminution du revenu des fermiers représente une menace au mode de vie rural et un véritable danger à l'économie du pays. Toute augmentation des coûts pour les fermiers, particulièrement une augmentation dans le coût du transport, ne peut qu'accroître les effets de la diminution du rapport entre les frais et le prix de vente qui sont en train de causer un nombre inquiétant de faillites chez les fermiers. Les fermiers se voient obligés d'emprunter de plus en plus d'argent uniquement pour faire fonctionner leur ferme.

La quantité d'argent investi dans une ferme devrait suffire à assurer un niveau de vie raisonnable sans que le fermier ne soit obligé de chercher du travail en dehors de la ferme pour

[Text]

keep going and to press all family members into his unpaid labour force in order for him to break even.

May we suggest that if a farmer has a \$300,000 operation debt free he would be better off to sell that operation and live off 10% interest on his money and he could be well off without doing a tap of work.

Farm bookkeepers, many of whom are WI members, would be delighted to use the same costing formulas used by the railroads in arriving at the fair market price for their produce. We would be delighted to then go to government and expect it to guarantee this level of profitability by statute, which is what the railroads are suggesting and the government is going along with.

The government already has the power to ensure the performance levels of the railroads. It does not need to change the Crow's Nest Pass Agreement to the detriment of not only the farmer but the whole Canadian population. The investments of the railroads do not need to be guaranteed in perpetuity while farmers' costs are allowed to increase without check, and in fact by government decree. No other segment of our society has this kind of a guarantee.

Many more arguments could be put forward, but we are sure you have heard them all. Our own Manitoba government has done a study on the overall effects of changes to the Crow agreement and are much more aware than we of its adverse effects on the Manitoba economy.

We are also aware that the Manitoba Farm Bureau, of which the Manitoba Women's Institute is a member, has gone on record in support of the Gilson proposals and in favour of changes to the Crow. Our local women's Institute would like you to know that the Manitoba Women's Institute refrained from voting on the issue following the initial vote to have the Gilson report discussed. The Manitoba Women's Institute has not taken an official position in the matter of the Crow debate.

We perceive the proposed changes to the Crow to be a detriment to our homes in rural Manitoba and to our country, Canada.

Respectfully submitted on behalf of the Big Woody Women's Institute. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mrs. Minish.

Sir, would you identify yourself and tell us whom you represent?

Reeve John Mitchell (Rural Municipality of Rossburn): Reeve John Mitchell from the RM of Rossburn.

[Translation]

survivre et d'obliger tous les membres de sa famille à travailler sans rémunération sur la ferme afin qu'il puisse arriver à survivre.

Si un fermier possède une exploitation agricole dont la valeur est de 300,000 dollars et qu'il ne doit pas d'argent, nous croyons qu'il ferait mieux de la vendre et vivre de l'intérêt de 10 p. 100 que lui rapportera son argent. Il vivra très bien sans avoir à faire le moindre travail.

Les comptables sur les fermes, dont beaucoup sont des membres du Women's Institute seraient ravis d'utiliser les mêmes méthodes de calcul des coûts utilisées par les chemins de fer pour arriver à un prix de marché équitable pour leur produit. Nous serions alors ravies d'aller au gouvernement et de nous attendre à ce qu'il garantisse ce niveau de profit en faisant adopter une loi, ce qui est justement ce que les compagnies ferroviaires veulent et ce que le gouvernement s'apprête à faire.

Le gouvernement possède déjà les pouvoirs nécessaires pour garantir les niveaux de rendement des chemins de fer. Il n'a pas besoin de modifier l'Accord du Pas du Nid-de-Corbeau au détriment, non seulement des fermiers, mais de celui de toute la population canadienne. Les investissements des chemins de fer n'ont pas besoin d'être garantis à perpétuité quand les coûts pour les fermiers peuvent augmenter sans être contrôlés, et en fait par décret du gouvernement. Aucun autre secteur de la société n'a cette sorte de garantie.

Nous pourrions apporter encore bien d'autres arguments, mais nous sommes convaincues que vous les avez tous entendus. Notre gouvernement du Manitoba a effectué une étude portant sur l'ensemble des effets qui seront causés par les modifications de l'Accord du Pas du Nid-de-Corbeau et il connaît mieux que nous les effets néfastes que ces modifications auront sur l'économie du Manitoba.

Nous savons aussi que le Manitoba Farm Bureau, dont le Women's Institute du Manitoba est membre, a publiquement donné son appui aux propositions Gilson et s'est déclaré en faveur des modifications de l'Accord du Pas du Nid-de-Corbeau. Notre section du Women's Institute voudrait vous informer que le Women's Institute du Manitoba s'est abstenue de voter sur la question à la suite du vote initial portant sur la discussion du rapport Gilson. L'Institut des femmes du Manitoba n'a pas pris de position officielle sur la question du débat portant sur l'Accord du Pas du Nid-de-Corbeau.

Nous considérons que les modifications qui sont proposées à l'Accord du Pas du Nid-de-Corbeau causeront du tort à nos foyers dans les régions rurales du Manitoba, ainsi qu'à notre pays, le Canada.

Respectueusement présenté de la part de l'Institut des femmes de Big Woody. Merci.

Le président: Merci, madame Minish.

Monsieur, veuillez vous identifier et nous dire qui vous représentez?

M. John Mitchell (président du conseil municipal de Rossburn): M. John Mitchell de la municipalité rurale de Rossburn.

[Texte]

The Chairman: And do you have an opening statement to make, sir?

Reeve Mitchell: I will present my brief in point form. You have the copies of it.

The Chairman: Yes, and we will append it to this day's proceedings so it will be on the public record.

Reeve Mitchell: I will just hit the high points and leave the rest to be read.

On page 1: It is imperative that western Canadians bond their efforts and resources in order to convince the federal government that reform to the Crow as proposed by Mr. Pepin is detrimental and not in the best interests of western agriculture and the prairie economy as a whole.

We in the RM of Rosburn are very interested in the rail abandonment, which is not part of this exercise but is in a small way related to it in that if money are not made available we will not be able to . . . We are on a branch line that has been placed in a basic network to the year 2000. It has not had any upgrading on it yet, and with removal of the Crow rate and the rail abandonment, which could increase the average haul of producers in our area by an extra 15 miles to approximately 25 to 30 miles, this would cause a condition of heavy financial investment by the farmers in the area. You can haul grain a distance of 8 miles on average, but when you get up to 20 or 25 miles your equipment has to be changed to larger. Together, the increase in the freight rate of grain and rail line abandonment would be the death-knell to many of the farmers in our area.

• 1650

Also, the reason for our concern as a municipal corporation is that our area currently is serviced in an east-west direction to our service centres. As a municipality in the provincial government we have set in a road system east-west oriented. With the abandonment of rail lines and an increase in freight rates and variable rates, this system would have to change to a north-south oriented road system and that would cost many millions of dollars to change around.

We do not have highways in place to haul or take the load limits in the spring season. We have asphalt-coated highways which are restricted to 250 pounds per inch width of tire or in the metric measure, to 45 which, when you get out there with a big truck, you usually end up walking home when the inspector catches you.

Also, with the changing of the Crow and the variable rates in the inland terminals which could possibly develop, the wasted time by your farmer in delivering his grain would be phenomenal. I, myself, have delivered a load of grain to Harrowby 40 miles away; got up there and sat in the truck for two and a half hours waiting to be unloaded because, for some

[Traduction]

Le président: Avez-vous une déclaration préliminaire à faire, monsieur?

M. Mitchell: Je présenterai mon dossier sous forme de rubriques. Vous en avez des copies.

Le président: Oui, nous annexerons votre dossier aux débats de la journée de sorte qu'il soit dans les archives.

M. Mitchell: Je n'énoncerai que les points principaux et vous pourrez lire le reste.

Sur la page 1: Il est essentiel que les Canadiens de l'Ouest unissent leurs efforts et leurs ressources afin de convaincre le gouvernement fédéral que les modifications à l'Accord du Pas du Nid-de-Corbeau, telles que proposées par M. Pepin, sont préjudiciables et vont à l'encontre des intérêts de l'industrie agricole de l'Ouest et de l'économie des Prairies en général.

Nous, dans la municipalité rurale de Rosburn, sommes très concernés par l'abandon de la voie ferrée, qui n'est pas le sujet de ce débat, mais qui lui est relié d'une certaine manière en ce sens que, si aucune somme d'argent n'est fournie, nous serons incapables de . . . Nous sommes situés sur une ligne secondaire qui fait partie d'un réseau de base prévu pour être utilisé jusqu'en 2000. Aucun progrès n'a été fait sur cette ligne et, avec le retrait du Nid-de-Corbeau et l'abandon de la voie ferrée, qui pourrait augmenter le camionnage moyen des producteurs de notre région de 15 milles, le portant jusqu'à environ 25 ou 30 milles, cela pourrait obliger des investissements considérables de la part des fermiers de la région. On peut faire le camionnage du grain sur une distance de 8 milles, mais lorsqu'il faut parcourir 20 ou 25 milles, vous devez changer votre équipement pour un équipement plus important. La hausse du tarif de transport du grain, accompagnée de l'abandon de la ligne de chemin de fer, serait le coup de grâce pour beaucoup de fermiers dans notre région.

En outre, nos craintes, en tant que corporation municipale, viennent de ce que notre région est actuellement desservie par des centres de services se trouvant à l'est et à l'ouest. Comme municipalité du gouvernement provincial, nous avons créé un réseau routier orienté d'est en ouest. S'il arrivait qu'on abandonne les embranchements, que les tarifs de transport augmentent ou deviennent variables, ce réseau devrait être réorienté du nord au sud, ce qui coûterait des millions de dollars.

Nous n'avons pas de routes permettant de transporter les charges maximales au printemps. Nous avons des routes goudronnées dont la charge limite est de 250 livres par pouce de largeur de pneus ou, selon le système métrique: à 45, ce qui signifie que si vous circulez avec un camion lourd, vous devez habituellement retourner chez vous à pied, si l'inspecteur vous attrape.

De plus, l'agriculteur passera un temps fou à transporter son grain, si on instaure des tarifs variables qui l'obligeront à le transporter à des terminus à l'intérieur des terres. J'ai moi-même livré une charge de grain à Harrowby, qui est à 40 milles de distance, et une fois arrivé, j'ai dû attendre deux heures et demie pour décharger, parce que les déchargements

[Text]

reason, the morning unloadings got behind and the fellows after dinner had to wait until the morning ones were over. You might ask why the farmer does not hire a commercial trucker. But when you take it in rural settings, your commercial trucker will not travel much more than 30 miles in an hour, if he gets that with a load of grain. You have load time; you have unload time; the trucks are running at \$50 to \$70 an hour. So you could be looking at a minimum of \$300 a trip, which is another fantastic cost which no one can afford. There is nothing nicer than a large truck unit stuck out in a wet field and it is raining or snowing and there is frozen ground—all this to contend with. I think we have to look at a policy where we have got a system . . . well, we had a system; it needs some refinements. So that is on the farm side of it as we see it.

On the railway companies and guarantees; it seems that under the proposed bill, they will be given a trial period of three years to give performance guarantees under the revised Crow rate. Why are they left with these loopholes to renege on their obligations in shoddy management on the part of the railways and the government? I do not have this in the presentation but I would like to mention it so that it could come before the committee. The other night I attended a meeting, one of many. We have a branch line—and Mr. Charlie Mayer could probably, if wanted to, point it out on the map. He has a delivery point of Clanwilliam and, about 90 miles further down the track, there is a delivery point of Russell. CN brought the cars in for Clanwilliam, and spotted them at Russell and left them there for three weeks, they never did get back to Clanwilliam and the crop year has now ended. It is a ridiculous situation. I was on a rail-retention committee a number of years ago and they always told us that they had to come up with a special train to snow-plow the track off and then bring another one up, but they always waited three weeks between times; there is usually a storm in the winter about that time, and they had to bring up another snowplow. They could never haul eight or ten boxcars behind a snowplow and, if they did hit a drift, unhook and plow it through and, then, back up and hook up. I said I should farm that way; take the cultivator to the other end of the field and leave it and get somebody to bring it back.

It is our contention and belief that it is up to the federal government and the railway to have a modern efficient railway system in place and not the farmers who are walking the tightrope already. There are so many other commodities and goods that are being hauled across Canada than just grain. If the present freight rate is taken away, Canada may not need a very efficient grain transportation system, for there may not be very much grain to haul.

I want to read the last page on behalf of the farmers and residents of the rural municipality of Rosseburn and to make the following statement which represents a consensus of opinion within our community. The statement is that we, as

[Translation]

du matin étaient en retard, pour une raison ou une autre, et ceux qui étaient arrivés après dîner devaient attendre jusqu'à ce que les arrivées du matin aient été déchargées. Vous me demanderez, peut-être, pourquoi les agriculteurs n'embauchent pas un camionneur commercial. Cependant, dans un milieu rural, le camionneur ne se déplace pas à plus de 30 milles à l'heure avec une charge de grain, si jamais il y arrive. Il faut compter le temps mis pour charger et décharger, et les camions coûtent de 50 à 70 dollars l'heure. Le coût s'élève donc à 300 dollars le voyage, au moins, un prix fantastique que personne n'a les moyens de payer. Il n'y a rien de plus beau à voir qu'un gros camion embourbé dans un champ détrempé et il faut compter avec le pluie, la neige et le gel. Je pense qu'il nous faut une politique nous donnant un système . . . Nous avons un système; il suffirait de le perfectionner. Voilà donc de quel oeil le voit les agriculteurs.

Quant aux sociétés ferroviaires et aux garanties, il semble qu'aux termes du projet de loi on leur accordera une période d'essai de trois ans avant d'exiger des garanties de rendement, comme prévu aux termes du tarif du Nid-de-Corbeau révisé. Pourquoi a-t-on ces échappatoires qui permettent aux chemins de fer et au gouvernement de conserver leurs mauvaises pratiques de gestion et de ne pas respecter leurs obligations? Je ne l'ai pas prévu dans mon exposé, mais je voudrais le mentionner, afin de le faire connaître au Comité. L'autre soir, j'ai assisté à une réunion, comme tant d'autres. Nous avons un embranchement . . . et M. Charlie Mayer pourrait probablement, s'il le voulait, l'indiquer sur la carte. Il y a un point de livraison à Clanwilliam et un autre, 90 milles plus loin, à Russell. Le CN a amené des wagons pour Clanwilliam et les a laissés à Russell pendant trois semaines; ils ne sont jamais revenus à Clanwilliam et la campagne annuelle est maintenant finie. C'est ridicule! J'ai fait partie d'un comité sur le maintien des voies ferrées, il y a un certain nombre d'années; ils nous disaient qu'ils avaient mis au point un train spécial permettant de déneiger la voie et d'en faire venir un autre, mais ils attendaient toujours trois semaines, d'une fois à l'autre. Il y a ordinairement une tempête de neige à cette époque-là, l'hiver, et il leur fallait faire venir un autre chasse-neige. Ils n'ont jamais pu tirer huit ou dix wagons couverts derrière un chasse-neige, et s'ils rencontraient une congère, il fallait décrocher le convoi pour l'enlever, reculer et l'accrocher de nouveau. Je me disais que j'aurais dû cultiver de cette façon; tirer le cultivateur jusqu'à l'autre bout du champ, le laisser là et demander à quelqu'un de le ramener.

Nous croyons fermement qu'il incombe au gouvernement fédéral et aux chemins de fer de doter le pays d'un système ferroviaire moderne et efficace et que ce n'est pas la responsabilité des agriculteurs qui sont déjà dans une situation difficile. Il y a bien d'autres denrées et d'autres biens qui sont transportés par train. Si le tarif de transport actuel est supprimé, le Canada n'aura peut-être pas besoin d'un réseau de transport du grain très efficace, car il n'y en aura peut-être pas beaucoup à transporter.

Je tiens à lire la dernière page au nom des agriculteurs et des habitants de la municipalité rurale de Rosseburn, car l'énoncé suivant traduit bien l'opinion générale de notre communauté. Nous croyons que nous, les habitants d'une

[Texte]

residents of small communities throughout western Canada, have to pay the freight on services and commodities that we require; therefore the grain that we sell is a commodity required by someone somewhere else. Does it not stand to reason that someone else should pay the freight for the commodity and services he requires? Therefore, the end-user or consumer should pay the freight for the grain that the farmer delivers to the elevator. Furthermore, is it not reasonable for a producer to expect a wage or net income equivalent to the average hourly wage of a government employee or railway employee? If the government persists in its present direction, the already wide gap in incomes will only widen and create a situation whereby the farmer's livelihood will be suffocated by exorbitant production costs. I have taken a comment from in there and inserted it here, but the president of Manitoba Pool Elevators said that he hoped someday prices will go up, but hope does not pay my chemical bills at pool elevators.

So with that I thank you for listening to these presentations and I am open to any questions you may care to ask. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Reeve Mitchell. I have indications from two people that they want to ask some questions. We will start with Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Reeve, I appreciate very much your brief and the sincerity with which you present it. I think we all agree that there have to be some refinements and improvements in the system. My first question is that you tie the issue into the prospect of further branchline abandonment. That has been quite an ongoing debate. There has been consolidation and centralization occurring over the last 20 years and I suspect there will be some more. But with the change in the Crow rate, the railways will immediately be receiving a freight rate equal to about five times Crow. By 1985-1986, they will be receiving a freight rate equal to six and one-half times Crow. That is not what the producer is going to pay. That is what the railways are going to receive under the application of the Crow benefit. Do you not think that would perhaps change the status of viability of branchlines like the ones that you refer to?

Reeve Mitchell: It depends on who is doing the bookkeeping, I think.

Mr. Mazankowski: Yes, that is a very fair comment. The bill provides for some monitoring and cost review but if, as the railways contend, they are losing money at the current half a cent a tonne-mile or roughly \$4.89 per tonne, would it not hold true that if they were going to receive five times that and, ultimately, a freight rate which would recover their costs and perhaps show some contribution to constant costs, would you not think they would be fighting to get the business?

Reeve Mitchell: If I could take this back to just a comment to your question. Until they have another mode of transportation which comes in and actively competes and takes their

[Traduction]

petite communauté de l'Ouest, devons payer le transport des services et des produits dont nous avons besoin et que le grain que nous vendons répond aux besoins de quelqu'un d'autre. N'est-il pas logique que ce soit les autres qui défraient le transport des denrées et des services dont ils ont besoin? Par conséquent, c'est le dernier utilisateur ou le consommateur qui devrait payer le transport du grain que l'agriculteur livre à l'élevateur. En outre, n'est pas raisonnable qu'un producteur s'attende à un salaire ou à un revenu net équivalent au salaire horaire moyen d'un fonctionnaire ou d'un cheminot? Si le gouvernement persiste dans son orientation, l'écart déjà large des revenus ne fera que s'élargir et on se retrouvera dans une situation où les coûts de production exorbitants ne permettront pas à l'agriculteur de gagner sa vie. C'est un extrait que j'ai tiré du *Manitoba Pool Elevators* tandis qu'il espérait que les prix augmenteraient un jour, mais l'espoir ne suffit pas à payer mes factures d'achats de produits chimiques aux éleveurs.

Je vous remercie donc d'avoir écouté mon exposé et je suis prêt à répondre à toutes les questions que vous voudriez, peut-être, me poser. Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur l'échevin Mitchell. Deux personnes me font signe qu'elles ont des questions à poser. Nous allons commencer par M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci beaucoup, monsieur le président. Monsieur l'échevin, j'apprécie beaucoup votre mémoire et la sincérité avec laquelle vous l'avez présenté. Nous reconnaissons tous, je pense, que certains perfectionnements et améliorations doivent être apportés au système. Ma première question porte sur le fait que vous associez le problème à d'autres abandons éventuels d'embranchements. C'est une question que l'on débat depuis longtemps. On consolide et on centralise depuis 20 ans, et je suppose qu'on va continuer. Cependant, la modification du tarif du Nid-de-Corbeau permettra aux chemins de fer de recevoir immédiatement un tarif de transport cinq fois plus élevé. En 1985-1986, ils recevront un tarif de transport équivalent à six fois et demie le tarif actuel du Nid-de-Corbeau. Ce n'est pas le montant que le producteur aura à payer. C'est ce que les chemins de fer recevront, aux termes de la mise en application de l'avantage du Nid-de-Corbeau. Ne pensez-vous pas que cela permettra, peut-être, de rendre les embranchements dont vous parlez plus viables?

M. Mitchell: Tout dépend de qui fera la comptabilité, je pense.

M. Mazankowski: Oui, c'est un commentaire très justifié. Le projet de loi prévoit une certaine surveillance et une révision des coûts, mais, si, comme les chemins de fer le prétendent, ils subissent des pertes au tarif actuel d'un demi-cent le mille-tonne, c'est-à-dire environ \$41.89 la tonne, n'est-il pas vraisemblable qu'ils reçoivent cinq fois plus et, qu'en fin de compte, le tarif de transport leur permette de recouvrer leurs coûts et peut-être de contribuer en partie à défrayer les coûts constants, ne pensez-vous pas qu'ils s'arracheraient le transport du grain?

M. Mitchell: Permettez-moi de me reporter à ce que j'ai déjà dit pour répondre à votre question. Tant qu'un autre mode de transport ne leur fera pas une véritable concurrence,

[Text]

business away from them, will they become efficient enough to do this work? Now, I have to back you up a few years. It goes back further than my time, but my father in 1935 was in the . . . the railways abandoned the handling of livestock. They had the little old plank stockyards in the rural setting where they had no water. Some of the villages were putting in electric lights. They would not put this in. They would not put water in. The farmer had no vehicles to haul his cattle in. So they chased them in in the afternoon of the one day; then they had to load them that night onto a cattle car and, subsequently, the next morning when the train came along, they would spend all that day on the train coming to Winnipeg. They stayed on the cattle car another night and were unloaded. That meant that they left the farm on Monday at noon and never saw feed or water until Wednesday morning. The farmer asked for, requested, and tried to get the services but, in short, they never appeared. The truckers came onto the scene, started picking them up and delivering them to the stockyards in six hours from farm, or less. The railway did the whole ball of wax and shipped eight carloads of cattle and they lost six of them in Winnipeg. The owner had to come down here and find them on a side track. The railway paid pretty heavily because some of those cattle were dead in the cars. So that is my comment on that. I do not know—I would be suspicious of them all the way through.

• 1700

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I like the reeve's reference to competition because that provokes another question. Yesterday the Manitoba Trucking Association told us that they could play a very significant role in terms of complementing the grain handling and transportation system and also inject an element of competition but that could only occur if the so-called Crow benefit could be distributed among the producers or through a freedom of choice option rather than sending it all to the railroads.

They also pointed out that on some of the branch lines, according to a study that they have access to, the real costs of shipping grain on branch lines is as high as 57¢ a bushel. To truck it on the same basis is roughly 16¢ a bushel, which is a saving of 41¢.

Justice Emmett Hall, when he did his study on rail transportation in 1977, acknowledged that fact as well, and he went as far as recommending the utilization of off-line elevators where costs to retain an existing branch line would be prohibitive. To quote him, at page 146 he stated:

The off-line elevator operation can be viewed as a means of facilitating . . . grain delivery in a locale at a considerable saving as compared to the retention of rail service.

He also went further and advocated the creation of a prairie rail authority to sort of oversee and take over the existing branch lines and to adjudicate as to whether an off-line elevator should be in place or to develop other versions of rail transport.

[Translation]

deviendront-ils assez efficaces pour exécuter ce travail? Il me faut maintenant me reporter à quelques années en arrière. Cela remonte avant mon temps, mais en 1935, mon père était dans le . . . les chemins de fer ont abandonné le transport des bestiaux. Ils avaient une petite cour de triage de campagne où il n'y avait pas d'eau. Certains villages s'électrifiaient. Ils n'étaient pas prêts à le faire. Ils ne voulaient pas amener l'eau. Les agriculteurs n'avaient pas de véhicules pour transporter leur bétail jusque là. Il leur fallait donc les faire marcher jusqu'à la voie ferrée l'après-midi, les charger le soir sur le wagon à bestiaux où le train les prenait, le lendemain matin, pour passer toute la journée sur le train qui allait à Winnipeg. Ils restaient sur le wagon à bestiaux une deuxième nuit avant d'être déchargés. Cela signifiait: quitter la ferme le lundi à midi et ne pouvoir ni manger, ni boire avant le mercredi matin. Les agriculteurs ont tout fait pour essayer d'obtenir ces services, mais ils n'y sont jamais arrivés. Les camionneurs sont arrivés et, eux, en prenaient livraison et les livraient au parc à bestiaux en six heures ou moins. Le chemin de fer a fait toutes les histoires possibles et a expédié huit chargements de bestiaux pour en perdre six à Winnipeg. Le propriétaire a dû y aller et les a retrouvés sur une voie d'évitement. Cela a coûté cher aux chemins de fer parce qu'une partie des bêtes étaient mortes dans les wagons. Voilà ce que j'ai à dire sur ce point. Je ne sais pas . . . je le soupçonne de tout.

M. Mazankowski: Monsieur le président, la mention que fait l'échevin de la concurrence me plaît parce qu'elle soulève une autre question. Hier, l'Association de camionnage du Manitoba nous a informés qu'elle pouvait jouer un rôle de premier plan en terme de complément du système de transport et de manutention du grain en plus de créer une concurrence qui ne pourrait toutefois exister que si les prétendus bénéfices provenant du Nid-de-Corbeau étaient répartis entre les producteurs ou par le biais de la liberté de choix plutôt que de tout envoyer aux chemins de fer.

Ils ont aussi souligné que, d'après une étude à laquelle ils ont accès, le coût réel d'expédition du grain par certaines lignes d'embranchement atteint jusqu'à 57c le boisseau. Le transport par camion, sur la même base, équivaut environ à 16c le boisseau, ce qui représente une économie de 41c.

En 1977, au cours de son étude sur le transport par voie ferrée, M. le juge Emmett Hall a aussi reconnu ce fait et a même recommandé l'utilisation d'élévateurs non desservis par la ligne dans le cas où le maintien d'une ligne d'embranchement existante serait hors de prix. A la page 146, il déclare:

«L'exploitation d'un élévateur non desservi par un embranchement peut être envisagée comme moyen de faciliter—la livraison du grain dans une localité en réalisant des économies importantes en comparaison du maintien du service par voie ferrée».

Il a été jusqu'à préconiser la création d'une administration des voies ferrées dans les Prairies qui en quelque sorte surveillerait et se chargerait des lignes d'embranchement existantes et se prononcerait quant à l'installation d'un

[Texte]

Some suggest that really on some branch lines it is rather ludicrous to run a 2,000 or 3,000 horsepower engine to pull 10 hopper cars of grain, that it can be done in a more efficient and effective manner, and that is why I really appreciated your acknowledgment that there could be refinements and improvements to the existing system.

I might say as well that as a reeve you would naturally be cognizant of the fact that if you did opt for the off-line elevator concept it naturally would impose further pressure on the road system. The truckers contend that through their payment of fuel taxes and heavy licensing fees they are not really sure whether they are getting a fair shake in return for road construction because they contend that they pay a fairly heavy price for the right to use the roads.

So I am wondering, in view of these options that we have and considering the fact that the whole issue, in essence, is up for review, what you would foresee as the logical combination to provide that kind of improved service along the branch line that you refer to and how we might refine the system so it can provide service to the producer that is effective, efficient and affordable.

The Chairman: Reeve Mitchell, and then Mrs. Minish wants to comment too.

Reeve Mitchell: I wish you would bring those truckers from the trucker association and have them in my community and let them haul grain for 16¢ a bushel. The price I quoted there is \$300 a trip, and if they can take 1,000 bushels of barley that is 30¢ a bushel. They cannot take 1,000 bushels of wheat. God help all roads, bridges and all other things in between. Licence or no licence, they will still fall down, no matter big you have them, after a few shakes.

They quoted a figure of 16¢ a bushel. They will hardly send a truck out to load up for 16¢ a bushel in our area. I would like them to make it province-wide or something and come and haul for that price because it is impossible to get them.

They will charge you about \$70 an hour. That \$70 an hour is wait time so you just run it back through your figures and you have 7¢ a bushel while you are loading. You do not load a load of grain in five minutes. If you are good on the shovel and you have a 10-inch auger, you can do it—but you have to be good and like a lot of dust.

The Chairman: Mrs. Minish wants to comment.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am only reading from a presentation that was given to us last night. It was also given to us by the Canadian Trucking Association in Ottawa. I have

[Traduction]

élévateur non desservi par la ligne ou à l'élaboration de d'autres genres de transport par voie ferrée.

Certains insinuent qu'il est plutôt ridicule de faire fonctionner une locomotive de 2,000 ou 3,000 chevaux-vapeur, sur quelques lignes d'embranchement, pour traîner 10 wagons-trémies de grain. Le transport peut s'effectuer de façon plus avantageuse et efficace et c'est pourquoi je vous suis très reconnaissant de reconnaître que des améliorations peuvent être apportées au système actuel.

Je pourrais aussi ajouter, qu'à titre d'échevin, vous êtes naturellement instruit du fait que si vous choisissiez l'élévateur non desservi par une ligne d'embranchement, une plus grande pression serait évidemment exercée sur le réseau routier. Les camionneurs soutiennent qu'en raison du paiement de taxes sur l'essence et du coût élevé des permis, ils doutent être traités équitablement en retour en terme de construction de routes parce qu'ils affirment payer assez chèrement le droit d'utiliser les routes.

En présence des possibilités offertes et en tenant compte du fait qu'essentiellement l'ensemble de la question doit faire l'objet d'une étude, je me demande donc ce que vous envisagez comme combinaison logique pour assurer le genre de service amélioré, le long de la ligne d'embranchement, dont vous faites mention et comment nous pourrions améliorer ce système pour qu'il offre un service efficace, avantageux et de prix abordable pour le producteur.

Le président: Echevin Mitchell, puis commentaires de M^{me} Minish.

M. Mitchell: Je voudrais bien que vous ameniez dans ma localité ces camionneurs de l'Association de camionnage pour qu'ils transportent du grain à 16c le boisseau. Le prix que j'avais cité représente \$300 le voyage et s'ils sont en mesure de prendre 1,000 boisseaux d'orge, cela signifie 30c le boisseau. Ils ne peuvent transporter 1,000 boisseaux de blé. Que Dieu vienne en aide à toutes les routes, les ponts et tout ce qui se trouvera sur leur parcours. Permis ou pas permis, ils s'efforceront, quelle que soit leur taille, après quelques secousses.

Ils ont cité un prix de 16c le boisseau. Ils n'envoieront sûrement pas un camion dans notre région pour prendre un chargement à 16c le boisseau. J'aimerais bien que ce soit étendu à toute la province et qu'ils viennent prendre un chargement à ce prix parce qu'il est impossible de les faire venir.

Ils vous demanderont environ \$70 l'heure. Ces \$70 l'heure représentent une période d'attente. Si l'on reprend les chiffres, le coût est de 7c le boisseau pendant le chargement. On n'effectue pas un chargement de grain en cinq minutes. Si vous maniez la pelle avec rapidité et êtes muni d'une hélicoïdale de 10 pouces, il est possible d'y arriver. Vous devez être efficace et aimer les nuages de poussière.

Le président: M^{me} Minish veut apporter ses commentaires.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je ne cite uniquement que le texte d'une présentation à laquelle nous avons assisté hier soir, présentation faite par l'Association canadienne du camionnage située à Ottawa. Je viens tout juste de

[Text]

just rechecked the figures. I wanted to make sure that I was interpreting them correctly, and I think I am.

Reeve Mitchell: All you have to ask your trucker is what his wait time is and his load-up and unload time.

Mr. Mazankowski: With respect, Mr. Chairman, the witness has only answered one portion of my question. I asked him specifically how he saw the combination of various alternatives that have been raised both by the truckers and by Justice Emmett Hall to deal with a typical branch line like the reeve is referring to. This is a very important question. We have heard before from some that there is need for rationalization and centralization. On the other hand, there are fears that it will occur too quickly. There are, on the other hand, suggestions and options that can be employed, and because we are hearing from a reeve, a producer who is at the grass roots and has some knowledge about the whole thing, I think he could certainly give the committee some very valuable insight into this whole question, and I would like to have his views on it.

I am quite familiar with his branch line because I think it was under our administration that we saved it from falling under the axe.

Reeve Mitchell: Yes, it was.

Further comments to Mr. Mazankowski's statements there: As I mentioned before, our road system in our municipality because of the nature of—for lack of a better word it is an east-west situation. You have to completely rebuild the whole thing to get a north-south flow of traffic if you go to hauling grain to the other line, and it will be away more than 57¢ a bushel a year to change that network.

The Chairman: Mrs. Minish, do you wish to comment now?

Mrs. Minish: Yes. Mr. Mazankowski, I am glad you raised the point of trucking and the cost of trucking as compared to the cost of transportation by rail.

• 1710

I do not have any figures at hand, but I do recall that Ed Schryer, when he was Premier of Manitoba, made a comparison that it was at least six times more economic in terms of energy use to ship by rail than to ship by truck. Now at that time when he was Premier of Manitoba, we were under the impression we had an energy shortage. At that time, I questioned the short-term energy shortage but we certainly do have an energy shortage in terms of fossil fuel in the long run. And I am surprised that you suggest that it would be more economic to go the route of abandoning branch lines and trucking. I am sure that women in Manitoba cannot see trucking as being a viable alternative to a rail system.

[Translation]

vérifier les chiffres à nouveau. Je voulais m'assurer que je les interprétais correctement, ce que je crois avoir fait.

M. Mitchell: Il suffit de demander à votre camionneur quelles sont ses périodes d'attente, de chargement et de déchargement.

M. Mazankowski: Sauf votre respect, monsieur le président, le témoin n'a répondu qu'à une partie de la question. Je lui ai demandé avec précision comment il envisageait la combinaison de diverses possibilités proposées par les camionneurs et par M. le juge Emmett Hall pour prendre des mesures à l'égard d'une ligne d'embranchement type comme celle dont l'échevin fait mention. Il s'agit d'une question très importante. Certaines personnes ont auparavant exprimé le besoin de rationalisation et de centralisation. Par contre, d'autres craignent que cela se produise trop rapidement. Nous disposons, en revanche, de suggestions et de possibilités qui peuvent être utilisées et parce que l'échevin, producteur qui connaît la source du problème et a une certaine connaissance de l'affaire, nous fait part de son opinion, je crois qu'il peut certainement donner au Comité un aperçu très utile de l'ensemble de la question et j'aimerais connaître son avis.

Je connais assez bien cette ligne d'embranchement. C'était pendant notre mandat, il me semble, que nous avons empêché qu'on y porte la hache.

M. Mitchell: Oui, vous avez raison.

Commentaires supplémentaires aux déclarations de M. Mazankowski: comme je l'ai souligné auparavant, le réseau routier de notre municipalité, en raison de la nature de—à défaut d'un meilleur terme, il s'agit d'un réseau est-ouest. Il faut reconstruire le réseau entier pour obtenir une circulation nord-sud si l'on veut transporter du grain par camion jusqu'à l'autre ligne et ce sera beaucoup plus de 57¢ le boisseau par année pour changer ce réseau.

Le président: Madame Minish, désirez-vous faire part de vos commentaires maintenant?

Mme Minish: Oui. Monsieur Mazankowski, je suis heureuse que vous avez soulevé la question du camionnage et du coût du transport par camion en comparaison du coût du transport par voie ferrée.

Je n'ai pas de chiffres ici, mais je me souviens qu'Ed Schryer, lorsqu'il était Premier ministre du Manitoba a fait une comparaison établissant que le transport ferroviaire coûtait au moins six fois moins cher que le transport routier. À cette époque-là, lorsqu'il était Premier ministre du Manitoba, nous avions l'impression de manquer d'énergie. C'est à ce moment-là que j'ai contesté la pénurie d'énergie à court terme, mais il est certain qu'à long terme, nous risquons une pénurie d'énergie en combustible fossile. Je suis donc étonné que vous me suggériez qu'il en coûte moins cher, d'abandonner les embranchements pour les remplacer par le transport routier. Je suis sûr que les femmes du Manitoba ne peuvent concevoir qu'il soit avantageux de remplacer le réseau ferroviaire par le camionnage.

[Texte]

The point that I made in our brief from the Women's Institute is that our rural way of life is being threatened by branch-line abandonment. And this branch-line abandonment will occur as long as there is a profit-oriented rail system in place which puts the emphasis on making profit which can only be done on mainline transporting of grain. Now the rural community when it loses its railroad automatically is downgraded and cannot survive, and we are looking at the loss of a rural communities in places like Swan River which is some 300 and some miles from the mainline in Winnipeg. We cannot survive if the branch-line concept is lost.

The Chairman: In fairness to Mr. Mazankowski, I do not think he suggested that branch lines should be abandoned: I think he suggested that if there were compensatory rates for the shipment of grain, the trucks might compete with the railroad and force them to provide more efficient service.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, you are partly right, but the witness has misinterpreted my statement absolutely and completely. I was simply responding to the challenge of the reeve who said that we needed some refinements and improvements. I was simply seeking his reaction to Justice Emmett Hall's suggestion that maybe an off-line elevator concept was workable and the establishment of a prairie rail authority.

I was also asking him to comment on the evidence that was given to us by the truckers yesterday which indicated that they could move grain on branchlines for 16¢ a bushel. I now see that by the reeve's response that may be challengeable. I am glad I asked the question because perhaps he might even be able to give me some documentation as to what he would assess as a more accurate tariff than is charged in his particular area. But the fact of the matter is that these are all suggestions which have been made. They are not my suggestions; I am only trying to get reactions from people who are here ostensibly representing the grass roots, and I take exception to the misinterpretation that the witness has put on my question.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Murta, you have one question.

Mr. Murta: I just want to make a point of clarification. When the truckers were talking about moving grain at 16¢ a bushel, they were talking about moving it out of elevators; they were not talking about getting it out of somebody's yard on a cold wet night or whatever and having to shovel with a 10-inch auger. The trucking industry is looking to work with the rail industry. It is not an either-or situation, as I think was mentioned. It is where they could complement each other for the benefit of the industry, the farmers. That is really what we are looking at.

The other thing is too, and this is just in terms of what the reeve has mentioned, that this is competition. It was mentioned last night by a chap who has a trucking outfit down in southern Manitoba that there had been a lot of corn moved out of southern Manitoba by rail. When the truckers got involved,

[Traduction]

J'ai voulu démontrer dans le mémoire du *Women's Institute* que notre mode de vie rural est menacé par l'abandon des embranchements. On abandonnera les embranchements tant que nous aurons un réseau ferroviaire visant à réaliser les profits qui ne peuvent être réalisés que sur les grandes lignes de transport du grain. Une communauté rurale qui perd son service ferroviaire régresse automatiquement et ne peut survivre; c'est pourquoi nous craignons la disparition de communautés rurales, dans certains endroits comme Swan River, qui se trouve à quelques 300 milles de la voie principale de Winnipeg. Nous ne pouvons survivre si on supprime les embranchements.

Le président: En toute justice envers M. Mazankowski, je ne pense pas qu'il ait voulu dire qu'on devrait abandonner les embranchements, il a dit, je pense, que si l'expédition du grain bénéficiait de tarifs compensatoires, les camions feraient, peut-être, concurrence aux chemins de fer et les obligeraient à assurer un service plus efficace.

M. Mazankowski: Monsieur le président, vous avez en partie raison. Le témoin n'a pas du tout compris ce que j'ai dit. Je répondais seulement aux propos de l'échevin qui avait déclaré que nous avions besoin d'améliorations et de perfectionnement. Je voulais seulement savoir quelle était sa réaction à la suggestion du juge Emmett Hall qui a proposé que l'établissement de l'élevateur en dehors des lignes était, peut-être viable et qui a suggéré la création d'une administration ferroviaire dans les Prairies.

Je lui ai aussi demandé de commenter les affirmations que les camionneurs ont faites ici, aujourd'hui, lorsqu'ils ont déclaré qu'il faudrait transporter le grain aux embranchements pour le boisseau. Je vois maintenant, d'après la réponse de l'échevin, que c'est contestable. Je suis content d'avoir posé cette question, car elle pourrait peut-être même me permettre d'obtenir certains documents qui me donneraient une meilleure idée du tarif exigé dans sa région. Mais, en vérité, ce ne sont là que des suggestions. Ce ne sont pas les miennes; j'essaie seulement de connaître la réaction des gens qui sont ici, qui représentent manifestement la base et je suis vexé de la fausse interprétation que le témoin a faite de ma question.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Murta vous avez droit à une question.

M. Murta: Je veux seulement éclaircir un point. Quand les camionneurs ont parlé de transporter le grain pour le boisseau, c'était à partir des éleveurs; il n'était pas question de le sortir de la cour du cultivateur par une nuit froide et rugueuse ni de le pelleter dans un tarière de 10 pouces. Le secteur du camionnage veut travailler de concert avec les chemins de fer. Il ne s'agit pas de choisir l'un ou l'autre, comme on l'a mentionné, je pense. Ils peuvent se compléter, l'un l'autre, dans l'intérêt des agriculteurs; c'est vraiment de cela qu'il est question.

En outre, comme l'échevin l'a mentionné, précisément, cela permet la concurrence. Hier soir, un camionneur qui possède une entreprise dans le sud du Manitoba a mentionné qu'une grande quantité de maïs avait été transportée par rail au sud du Manitoba. Quand les camionneurs se sont mis de la partie,

[Text]

the rail rates came down substantially, and that was out to Alberta. There is a lot of corn now being trucked out and railed out of southern Manitoba. I would invite you, Mr. Reeve, to come down into southern Manitoba, because we have one of the best road systems that you can find anywhere in the province, and they have not damaged the roads at all. There are hundreds and hundreds of truckloads of grain moving out of the area to Alberta.

Reeve Mitchell: Yes, Mr. Murta, I agree with you on your road system. But also with that road system, you have the tax base of property to be able to pay for that road system. In our area we have not. We have a mixed farming property, where you have highly assessed and lowly assessed land intermixed. If you have it all highly assessed you have the tax base to build the roads but, if you have not, you are in trouble. Where you have equal highly assessed land you have the base to pay for it.

The Chairman: Thank you, Reeve Mitchell. *Madame Côté. Oui ou non?*

Mme Côté: Monsieur le président, je voudrais remercier nos témoins car je crois que le terrain a été suffisamment couvert par M. Mazankowski.

Je vous remercie. Je n'ai aucune question.

Le président: Merci, madame Côté.

Mr. Althouse.

Mr. Althouse: I wonder, Reeve Mitchell, if you are not absolutely sure where Rossburn municipality is. Are you far enough into the Swan River Valley that logging trucks cover some of your roads, or are you out of that territory?

Reeve Mitchell: I thought by now you would have known where we are, because we cause all the problems. We are on the south side of Riding Mountain National Park. Does that set you any jurisdiction? We are about half way to Swan River and there is no logging allowed in our country.

Mr. Althouse: I have a question to Mrs. Minish, who made a comment about a cheap food policy, we had it argued by a group last night, I believe it was, that to do away with the Crow rate and have the freight rates higher—because it reduced the cost of the on-farm price of feed grain because of the higher rate—actually would reduce food prices and be good for consumers and everyone else. Do you find that an interesting prospect, and what do you think of that as a farm wife?

Mrs. Minish: Mr. Althouse, I can only say that if the farmers go broke, yes it will be cheap food for a little while until we have to import food from other countries; then we will find that the costs will not be nearly so competitive. The cheap food prices that we now enjoy are being done on the backs of farmers and farm commodities are not getting a cost base. What shall I say? Farmers are not recovering their costs of

[Translation]

les tarifs ferroviaires ont considérablement baissé, et cela à partir de l'Alberta. Il y a maintenant énormément de maïs qui sort du Manitoba, par camion et par rail. Je vous invite, monsieur l'échevin, à venir dans le sud du Manitoba: nous avons un des meilleurs réseaux routiers de la province, et les routes n'ont pas du tout été endommagées. Des centaines et des centaines de camions partent chargés de grain pour se rendre en Alberta.

M. Mitchell: Oui, monsieur Murta. Je suis d'accord avec vous pour ce qui est du réseau routier. Mais, à ce propos, vous avez les impôts fonciers qui vous permettent de le défrayer. Ce n'est pas le cas, dans notre région. Nous avons une agriculture mixte et l'évaluation des terres varie. Si toutes les évaluations sont également élevées, vous obtenez une assiette fiscale vous permettant la construction de routes, sinon, vous éprouvez des difficultés. Quand toutes vos terres ont une évaluation élevée, vous avez l'assiette nécessaire.

Le président: Merci, monsieur l'échevin. *Mrs. Côté, yes or no?*

Mrs. Côté: Mr. Chairman, I just would like to thank our witnesses for, I think, Mr. Mazankowski covered everything.

Thank you, no question.

The Chairman: Thank you, Mrs. Côté.

Monsieur Althouse.

M. Althouse: Je me demande, monsieur l'échevin Mitchell, si vous n'êtes pas absolument certain de l'endroit où est située la municipalité de Rossburn. Êtes-vous assez loin dans la vallée de Swan River pour que les camions qui transportent le bois puissent desservir une partie de vos routes, ou êtes-vous à l'extérieur de ce territoire?

M. Mitchell: J'aurais pensé qu'à présent vous sauriez où nous nous trouvons, toutes les difficultés que nous soulevons. Nous sommes sur le versant sud du parc national de Riding Mountain. Cela vous donne-t-il une idée de la circonscription? Nous sommes à peu près au milieu de la rivière Swan et aucune exploitation forestière n'est permise dans notre région.

M. Althouse: J'ai une question pour vous, madame Minish, à propos de ce que vous avez dit au sujet d'une politique de l'alimentation à bon marché, un groupe a prétendu, hier soir, je crois, qu'en supprimant le tarif du Nid-de-Corbeau et en augmentant les tarifs de transport, ce qui réduirait le coût du grain de provende sur la ferme, étant donné les tarifs plus élevés, que les prix des aliments s'en trouveraient effectivement réduits et que ce serait à l'avantage des consommateurs et du public en général. Trouvez-vous que ce soit là une perspective intéressante, et qu'en pensez-vous, en tant que femme d'agriculteur?

Mme Minish: Monsieur Althouse, je peux seulement vous dire que si les agriculteurs sont ruinés, en effet, les aliments se vendront à bon marché pendant quelque temps, avant que nous n'ayons à les importer des pays étrangers. Nous verrons ensuite que les coûts seront loin d'être aussi compétitifs. Si les aliments sont maintenant bon marché c'est dû au fait que les agriculteurs ne sont pas suffisamment payés. Que dire? Les

[Texte]

production, let alone any return on the costs of their investment. So in the long run your cheap food policy is only going to bankrupt farmers and, in the long run, make food more costly not cheaper.

Mr. Althouse: I am not sure if you can remember back to the days when we had a policy in this country for a short period of time, and had decided that butter and cream were a couple of commodities that Canada could not afford to produce. So for a short period of time, we decided that we would get out of that, cut out any subsidies, and rely on imported butter, because some economists had rightly determined that you could buy butter for about half the Canadian price on the spot market in the world market. You probably will recall that only lasted for a short period of time. As soon as we started buying butter, the price shot up at an enormous rate and we have been subsidizing some dairy production ever since. Do you see any comparisons here with the move to take the subsidies out of transportation and out of grain production? Does the Womens Institute look at these kinds of things and the effects that they have had on rural communities?

• 1720

How many dairy producers are left in the Swan River district after the result of that policy change which took place 15 or 20 years ago?

Mrs. Minish: I must say the Swan River Valley is a very productive valley and there is a lot of dairy industry there at the present time. I am sorry; I am not aware of just how it affected the dairy industry.

Mr. Althouse: Is it now concentrated into much larger units than it was 20 years ago or was there quite a turnaround in the kind of dairy production units that exist?

Mrs. Minish: I am sorry. My husband has stayed out of the dairy farming industry. He has been strictly a grain farmer because he did not like the upswings and the downswings. He could not see where he could make a stable living in dairy production or in beef, and he did not like the idea of being tied to his cattle morning, afternoon and evening. So you are asking the wrong person on that one.

Mr. Althouse: Reeve Mitchell, you seem to indicate by your comments that you consider the Crow rate as an end user or consumer subsidy rather than a farmer subsidy. Would you expand on that and explain yourself a little more? You mentioned that in your brief. During the course of these hearings we have got the distinct impression from most of the groups that we have talked to that they seem to be looking at it, or treating it at least, as a farmer subsidy rather than a consumer subsidy. I would like to hear a little more about your comments on that statement that you made in your brief.

Reeve Mitchell: Well, I can comment on it. Any of the goods and services that we as farmers need—machinery, equipment, repairs—when you get the bill for it the freight is always tagged in. The farmer is paying freight both ways, in

[Traduction]

agriculteurs ne récupèrent pas leurs coûts de production sans parler des coûts d'investissement. Par conséquent, à long terme, votre politique de l'alimentation à bon marché ne fera que ruiner les agriculteurs, et à long terme, les prix monteront au lieu de baisser.

M. Althouse: Je ne suis pas sûr que vous vous souveniez de l'époque où nous avons eu, pendant une brève période, une politique selon laquelle le beurre et la crème étaient des denrées que le Canada n'avait pas les moyens de produire. Nous avons donc décidé, pendant quelque temps, de ne plus nous en occuper, de supprimer toutes les subventions et d'importer le beurre, parce que certains économistes avaient constaté qu'on pouvait racheter du beurre moitié moins cher que le prix canadien sur le marché comptant du monde. Vous vous souviendrez probablement que cela n'a duré que très peu de temps. Dès que nous avons commencé à acheter le beurre, le prix est monté en flèche et nous subventionnons la production laitière depuis. Voyez-vous un rapprochement, ici, entre la décision de supprimer les subventions versées au transport et à la production de grain? Le Women's Institute étudie-t-il ce genre de questions et les répercussions qu'elles ont eu sur les communautés rurales?

Combien de producteurs laitiers ont quitté le district de Swan River suite à ce changement de politique d'il y a 15 ou 20 ans?

Mme Minish: Je dois dire que la Vallée de Swan River est très productive et qu'on y trouve actuellement un plus grand nombre de producteurs laitiers. Je regrette, j'ignore quelle incidence ce changement a eue sur le secteur laitier.

M. Althouse: Est-il maintenant concentré en unités beaucoup plus grandes qu'il y a 20 ans ou y a-t-il eu un changement radical au niveau du genre d'unités de production laitière qui existe aujourd'hui?

Mme Minish: Désolée, mon mari s'est tenu à l'écart de l'industrie laitière. Il s'en est tenu strictement à la céréaliculture parce qu'il n'aimait pas les fluctuations. Il n'entrevoyait pas un revenu stable dans la production laitière ou l'élevage de bovins et il ne voulait être prisonnier de son bétail matin, midi et soir. Je ne peux donc pas vous donner de réponse.

M. Althouse: Monsieur l'échevin Mitchell, vous avez semblé dire que vous voyiez le tarif du Nid-de-Corbeau comme une subvention au consommateur plutôt qu'à l'agriculteur. Pourriez-vous élaborer un peu plus? Vous l'avez déclaré dans votre mémoire. Au cours de nos audiences, nous avons eu la nette impression que la plupart des groupes voyaient ce tarif comme une subvention à l'agriculteur plutôt qu'au consommateur. J'aimerais que vous nous en disiez un peu plus long sur cet énoncé de votre mémoire.

M. Mitchell: Eh bien, je peux le commenter. Tous les biens et les services dont les agriculteurs ont besoin—les machines, le matériel, les réparations, nous sont toujours facturés avec le transport. L'agriculteur paie le transport dans les deux sens.

[Text]

and out. So whichever way you read it you can make it look like it is a subsidy, but I would say it is just as much a subsidy to the consumer as it is to the producer, but the consumer or the worker in the factory does not pay any freight to market his product out here in western Canada if he is in eastern Canada.

Mr. Althouse: One last question, Mr. Chairman. In his comments during the time he spent running through his brief Reeve Mitchell said something about the money that had been allocated to the railways to keep the Rossburn subdivision open did not seem to be getting spent on the line even though it had been put in the permanent network some four years ago. This raises some questions about how the railways can be held accountable. Are you certain that there have been no visible expenditures of money along that subdivision? Do you recall how much per year that payment was to be for, and did it in fact include keeping the railway and upgrading the railway to use until the year 2000?

Reeve Mitchell: Getting back to the bookkeeping system—you question it—the only visible work that has been done that we as municipalities have really got official notice of is that the neighbouring municipality has had signal lights put in on crossings. There is some work going on this year, but I think they have to put in a few new ties here and there or else the thing will fall down in the mud bed. But otherwise there has been no major reconstruction.

With the announcement that it was put into the basic network notices went out to contractors within the area of where they would be interested and what equipment did they have available to do bank widening on rehab work. That notice of equipment verification, as I call it, was withdrawn and nothing has ever happened since it was put into the basic network.

Mr. Althouse: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse.

Mr. Mayer wants to make a brief comment, but before he does, Mrs. Minish—I am a down easterner so I do not know where all the locations in Manitoba are—would you tell me where Big Woody is relative to the community of Swan River?

Mrs. Minish: Big Woody was one of the school districts. It is approximately 10 miles west of Swan River. It takes in the western area of the Swan River valley.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: I just wanted to make a brief comment, Mr. Chairman. The reeve is the first reeve we have had in front of our committee. I certainly think he provided us with some useful thoughts. I would certainly like to welcome him here. He is in the constituency of Portage—Marquette, which I represent.

With brief reference to Mrs. Minish's observation about Mr. Mazankowski suggesting that branch lines be abandoned, I sit between the two gentlemen who were responsible for saving a good number of branch lines when we happened to be in power in 1979 so I think the record there speaks for itself.

[Translation]

On peut donc le présenter comme une subvention, mais je dirais que c'en est une tout autant pour le consommateur que pour le producteur, puisque le consommateur ou l'ouvrier ne paie aucun frais de transport pour vendre son produit dans l'Ouest, s'il est dans l'Est.

M. Althouse: Une dernière question, monsieur le président. Au cours de son exposé, M. l'échevin Mitchell a dit quelque chose dans le sens que les sommes versées aux chemins de fer, pour conserver la subdivision de Rossburn ouverte, n'avaient pas été affectées à l'embranchement, même si on l'avait inclus dans le réseau permanent, il y a environ quatre ans. Cela nous amène à nous interroger sur la façon de demander des comptes aux chemins de fer. Êtes-vous sûr qu'il n'y a eu aucune dépense visible dans cette subdivision? Vous souvenez-vous quel était le montant de ce paiement par an, et prévoyait-il effectivement l'entretien de la voie ferrée et son amélioration, pour qu'elle puisse être utilisée jusqu'à l'an 2000?

M. Mitchell: Pour en revenir au système comptable—sur lequel vous vous interrogez—le seul travail dont nous ayons eu connaissance, comme municipalité, et dont nous avons réellement été officiellement avisés est l'installation de feux dans les passages à niveau de la municipalité voisine. On fait certains travaux cette année, je pense qu'ils ont mis quelques nouveaux dormants, ici et là, avant que tout ne s'enfonce dans la boue. Sinon, il n'y a pas eu de travaux importants de rénovation.

Lorsqu'on a annoncé que l'embranchement faisait partie du réseau principal, on a demandé aux entrepreneurs de la région, dans quelle mesure ils étaient intéressés à travailler à l'élargissement du terre-plein et de quel matériel ils disposaient. Cet avis de vérification du matériel, comme je l'appelle, a été retiré et rien ne s'est passé depuis qu'on l'a intégré au réseau de base.

M. Althouse: Merci.

Le président: Merci, monsieur Althouse.

M. Mayer aurait un bref commentaire à formuler, mais auparavant, madame Minish—je viens de l'Est et je ne sais donc pas où se trouvent toutes les localités du Manitoba—pourriez-vous nous dire où se trouve Big Woody par rapport à Swan River?

Mme Minish: Big Woody était l'un des deux districts scolaires. C'est environ 10 milles à l'ouest de Swan River. Cela comprend l'ouest de la vallée de la rivière Swan.

Le président: Merci, Monsieur Mayer.

M. Mayer: Je n'ai qu'un bref commentaire, monsieur le président. C'est la première fois qu'un échevin comparaît devant notre comité. Je pense qu'il nous a donné des idées très utiles. Je tiens à lui souhaiter la bienvenue. Il fait partie de la circonscription de Portage-Marquette que je représente.

Pour dire un mot sur les remarques faites par M^{me} Minish au sujet de la suggestion de M. Mazankowski, d'abandonner les embranchements, je mentionne que je me trouve entre les deux personnes qui ont évité l'abandon d'un bon nombre

[Texte]

Again I will say how pleased I am to see Reeve Mitchell. It is very nice to see you, John.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: A 30-second commercial. Thank you.

Mr. Mayer: Pardon? Do I have more time?

The Chairman: That ends the questioning of our witnesses. I would like on behalf of the committee to thank both Mrs. Minish and Reeve Mitchell for their appearance here and for giving us their views. Thank you very much.

Reeve Mitchell: Thank you.

The Chairman: Is it the wish of the committee that the brief from the Rural Municipality of Rossgburn be appended to this day's proceedings?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mrs. Minish's brief is already on the record.

Thank you very much. The meeting is adjourned until 7.30 this evening.

EVENING SITTING

• 1930

The Chairman: Order, please. Would the parliamentary secretary please come to order?

We are resuming consideration of Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain, and to amend certain acts in consequence thereof.

We are on Clause 2, which means the whole bill is open for comment and study.

It is my pleasure tonight to welcome to the committee the Grain Transportation Authority, represented by Mr. J.E. McCannel, the Acting Co-ordinator. I understand Mr. McCannel has an opening statement which I believe has just been distributed to members of the committee, and I would ask Mr. McCannel to proceed to make his opening statement, please.

Mr. J.E. McCannel (Acting Co-ordinator, Grain Transportation Authority): Thank you, Mr. Chairman. Good evening, members of the committee.

On behalf of the staff of the Grain Transportation Authority I would like to say we welcome the invitation to appear before your committee. We appreciate the opportunity to share with you a few brief comments about the role and experience of the existing Grain Transportation Authority, and we will certainly be pleased to try to provide further information, or offer our views in response to any questions you might have after our presentation.

[Traduction]

d'embranchements, quand nous avons pris le pouvoir en 1979. Je pense donc que cette réalisation se passe de commentaire.

Je répète encore une fois à quel point je suis enchanté de voir l'échevin Mitchell. Je suis très heureux de vous voir, John.

Merci, monsieur le président.

Le président: Un message publicitaire de 30 secondes. Merci.

M. Mayer: Pardon? Reste-t-il du temps?

Le président: C'est la fin du temps dont nous disposons pour questionner nos témoins. Je voudrais, au nom du Comité, remercier M^{me} Minish et M. l'échevin Mitchell qui ont bien voulu comparaître ici et nous ont fait part de leur point de vue. Merci beaucoup.

M. l'échevin Mitchell: Merci.

Le président: Le Comité voudrait-il que le mémoire de la municipalité rurale de Rossgburg figure en appendice au compte rendu des travaux d'aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

Le président: Le mémoire de M^{me} Minish figure déjà au compte rendu.

Merci beaucoup. La séance est levée jusqu'à 19h30 ce soir.

SÉANCE DU SOIR

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur le secrétaire parlementaire à l'ordre, s'il vous plaît.

Nous poursuivons l'étude du Bill C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Nous en sommes à l'article 2, ce qui signifie que nous pouvons étudier le projet de loi dans son ensemble et le commenter.

J'ai le plaisir, ce soir, de souhaiter la bienvenue à l'Office du transport du grain que représente M. J.E. McCannel, le coordonnateur intérimaire. Je crois que M. McCannel désire d'abord faire une déclaration dont on vient, je pense, de distribuer le texte aux membres du Comité. J'invite donc M. McCannel à vous présenter son exposé.

M. J.E. McCannel (coordonnateur intérimaire, Office du transport du grain): Merci, monsieur le président. Bonsoir messieurs les membres du Comité

Je vous dirai d'abord, au nom des membres de l'Office, que nous apprécions l'invitation qu'on nous a faite de vous rencontrer. Nous sommes heureux de l'occasion que vous nous offrez de formuler quelques brefs commentaires quant au rôle et à l'expérience de l'actuel Office de transport du grain. Nous serons heureux de tenter de vous offrir des renseignements additionnels, ou notre point de vue, en réponse aux questions que vous voudriez poser après mon exposé.

[Text]

I have with me this evening three colleagues to assist in our discussions: Mr. Paul Earl, the Assistant Co-ordinator for Systems and Planning; Gordon Davis, Assistant Co-ordinator for Car Allocation; and Richard Wansbutter who is a senior analyst on our staff. These three gentlemen have been with the staff, at least Mr. Davis and Mr. Earl have, since the beginning of the current GTA. I am sure together we can provide you with pretty full information about our operations and about grain handling and transportation in general. At least we hope to be able to do the latter.

I would like to spend a minute or two giving you a little background. Some of it will be old information to members of the committee. It may be refreshing, at least updating, for others.

The Grain Transportation Authority was established almost four years ago, partly in recognition of the fact significant increases in grain marketing were expected to occur during the 1980s which would place unprecedented demands on an inadequate grain handling and transportation system, and also in recognition of the increasing need for transportation and car allocation to be managed by a neutral authority.

The action to establish the authority was taken following the completion of a comprehensive study by the federal government, of all segments and phases of grain handling and transportation. This study culminated in the Booz-Allen Report, which was released in July 1979. The report identified several measures for increasing the capacity and performance of the system. But on the basic issue of direction and co-ordination, it concluded that none of the existing institutions at the time was in a position to achieve the essential changes and goals suggested. Instead, it proposed:

... that a neutral, catalytic force will be required to bring about the major changes needed.

This recommendation was supported in the proposals of the Emergency Grain Movement Task Force, chaired by Mr. Jack Murta, MP, which reported later during the summer of 1979.

The office of the Grain Transportation Authority was thus officially established in October 1979. It was given five basic terms of reference to be pursued within this initial four year mandate. I will just go over them briefly.

1. To increase the handling and transportation system's capacity to achieve an immediate 20% increase in exports in the first year, and then to work toward a subsequent increase in the order of 50%, or in other words, 30 million tonnes by 1985.
2. To ensure prairie grain moves to domestic consumption and export positions in a prompt, efficient and orderly manner.
3. To ensure the co-operation and participation of the industries concerned in providing the required transportation and handling services and facilities.
4. To carry out the required planning, and implement the changes necessary to make the forwarding system operate

[Translation]

Trois collègues m'accompagnent ce soir, pour me seconder dans cette discussion: MM. Paul Earl, coorconnateur adjoint, Système et planification, Gordon Davis, coordonnateur adjoint, Affectation des wagons et Richard Wansbutter, notre analyste principal. Ces trois personnes sont à l'emploi de l'actuel Office du transport du grain, du moins MM. Davis et Earl, depuis les tout débuts. Je suis convaincu qu'ensemble nous pourrons vous renseigner fort bien sur nos opérations ainsi que sur la manutention et le transport du grain en particulier. Du moins, nous l'espérons, pour ce qui est du dernier point.

Permettez que je consacre une ou deux minutes à résumer la situation. Pour les membres du Comité, certains détails sont déjà connus. D'autres seront nouveaux, tout au moins, une mise à jour.

L'Office du transport du grain a été créé, il y a près de quatre ans, d'abord parce qu'on s'attendait à une augmentation marquée des ventes de grain, ce qui entraînerait un usage jamais vu d'un système inadéquat de manutention et de transport du grain, mais également parce qu'on constatait de plus en plus le besoin de confier à une agence neutre le transport et l'affectation des wagons.

Le gouvernement fédéral a décidé de créer l'Office après une étude exhaustive de tous les aspects et de toutes les étapes de la manutention et du transport du grain. Cette étude s'est terminée par la publication du rapport Boox-Allen, en juillet 1979. Le rapport identifie plusieurs mesures aptes à augmenter la capacité et le rendement du système. Pour ce qui est de la question fondamentale de l'administration et de la coordination, le rapport conclut qu'aucune des institutions de l'époque n'était en mesure d'atteindre les changements et les objectifs essentiels suggérés.

... le rapport propose plutôt la création d'un catalyseur neutre... nécessaire à la réalisation des changements importants...

Plus tard, au cours de l'été 1979, le groupe de travail d'urgence sur le transport du grain, que préside le député, M. Jack Murta, appuyait cette recommandation.

L'Office du transport du grain fut donc officiellement crée en octobre 1979. On lui demanda, au cours de son mandat initial de quatre ans, de s'attaquer aux cinq points fondamentaux suivants, que je vous rappelle brièvement.

1. Augmenter la capacité de manutention et de transport du système pour permettre, dès la première année, une augmentation de 20 p. 100 des exportations, puis travailler à atteindre une augmentation subséquente de 50 p. 100 en d'autres mots, atteindre un total de 30 millions de tonnes en 1985.
2. S'assurer que le grain des Prairies atteigne les points de consommation domestique et d'exportation de façon rapide, efficace et ordonnée.
3. S'assurer de la collaboration et de la participation des industries en cause, en offrant les installations et les services nécessaires à la manutention et au transport.
4. Effectuer la planification nécessaire et mettre en oeuvre les changements nécessaires à un fonctionnement plus efficace des

[Texte]

more efficiently and effectively, with the target of a 50% increase by 1985.

5. To keep all parties and the public fully informed about the system's operations and shortcomings.

Within these general terms of reference responsibility was assigned to the GTA for allocating the grain car fleet, a function which had previously been performed by the Canadian Wheat Board. In specific terms this included: (1) Taking responsibility for the primary allocation and use of the car fleet, including the CN and CP grain dedicated fleet, the government hopper cars, both federal and provincial, and the CWB hopper cars. (2) Allocating railway equipment between the board and non-board sectors, and between the various users of cars for the non-board grains. (3) Developing policies and procedures where necessary to ensure proper functioning of the allocation system. (4) Determining future needs for rail cars and making recommendations to the Minister of Transport on required acquisitions for the grain fleet.

Specific examples and some of the results of the work since the GTA was established are outlined in the two annual reviews we have printed. We have copies of the last one with us this evening and would be happy to make them available to members of the committee, and we have some other reference material with us which we would also be pleased to provide if there is interest in it.

• 1940

With reference to the targets that I referred to for 1980 and 1985, it is interesting and pertinent, I think, to note that the exports for 1980 increased by 19.2%—that is, to 21.7 million tonnes—and that this year, the year just ended, 1982-1983, has brought us to within about 500,000 tonnes of the 30-million-tonne target that was set for 1985. I am not attempting to imply that it is because of the GTA, but I think that should offer some encouragement and assurance to the committee.

I would like to just comment briefly about the role of transportation in the grain business, in the grain industry.

As you know, transportation plays a major and vital role in Canada's grain industry. That role entails serving the following two basic logistical and co-ordinating functions: first, moving the right grain to the right place at the right time—in other words, meeting sales; secondly, providing fair and equitable access to transportation for both the board and non-board markets and for the competing grain merchants and grain handlers.

While the first function, that of meeting sales, has been greatly emphasized over the years, it is important to realize that the controversy that car allocation has engendered almost since the birth of the grain industry in Canada has been more directly related to the second function; that is, equity and access.

[Traduction]

systèmes de transport en visant une augmentation de 50 p. 100 pour 1985.

5. Renseigner parfaitement les intéressés et le public quant au fonctionnement du système et à ses déficiences.

Compte tenu de ce mandat général, on a confié à l'Office du transport du grain le soin de répartir l'ensemble des wagons, rôle qui appartenait auparavant à la Commission canadienne du blé. Plus particulièrement, on lui demandait: (1) D'assurer la responsabilité de l'affectation première de l'ensemble des wagons, y compris les wagons à grain du CN et du CP, les wagons-trémies, tant ceux des gouvernements fédéral que provinciaux, et les wagons-trémies de la CCB. (2) de répartir le matériel roulant entre la Commission et les autres secteurs, ainsi qu'entre les divers usagers des wagons pour le grain hors-Commission. (3) au besoin, de mettre au point des politiques et des méthodes pour assurer un fonctionnement efficace du système d'affectation; (4) d'établir les besoins futurs en wagons et de transmettre des recommandations au ministre des Transports quant aux achats nécessaires pour constituer la flotte.

Les deux rapports annuels que nous avons publiés donnent des exemples précis et certains des résultats atteints depuis la création de l'Office. Nous disposons, ce soir, d'exemplaires du plus récent rapport, que nous serons heureux de vous offrir. Nous avons également d'autres documents que nous pourrions distribuer aux intéressés.

Pour ce qui est des objectifs dont j'ai parlé pour 1980 et 1985, il est intéressant et pertinent, à mon avis, de noter que les exportations pour 1980 ont augmenté de 19.2 p. 100—c'est-à-dire 21.7 millions de tonnes—et que cette année, celle qui vient de se terminer, 1982-1983, nous en sommes à 500,000 tonnes près de l'objectif de 10 millions de tonnes prévu pour 1985. Je ne tente pas de laisser entendre que c'est à cause de l'Office, mais je crois que cela devrait constituer pour le Comité une certaine forme d'encouragement et d'assurance.

J'aimerais ajouter quelques mots au sujet du rôle du transport dans le commerce, l'industrie du grain.

Vous le savez, le transport joue un rôle important et vital dans l'industrie du grain, au Canada. Ce rôle exige le respect des deux aspects fondamentaux suivants de logistique et de coordination: premièrement, rendre le bon produit au bon endroit, au bon moment—en d'autres mots, respecter les ventes; deuxièmement, offrir un accès juste et équitable aux moyens de transport, tant pour les marchés de la Commission que pour les autres, ainsi que pour les commerçants et les manutentionnaires concurrents.

On a fortement mis l'accent, ces dernières années, sur le premier rôle, c'est-à-dire respecter les ventes; il importe de constater que la controverse que l'affectation des wagons a engendré presque depuis la naissance de l'industrie du grain au Canada, touche plus directement le deuxième rôle, c'est-à-dire l'égalité et l'accès.

[Text]

Accommodating the two different marketing systems within a single transportation and handling system requires a high degree of objectivity. We can bear witness to the fact that it is a demanding challenge. We believe the GTA's performance is well regarded as being objective and consistent. Car allocation systems for the non-board grains require very special attention to avoid interference with marketing mechanisms. We can say, for example, that considerable attention has been required to the procedures for moving rapeseed to Vancouver. The policy we now have in place is working reasonably well, but it does require constant attention and evaluation. The allocation systems that apply to the other non-board movements still require additional work.

I would like to comment now briefly about what we perceive to be some of the requirements for a transportation agency.

The unique nature of the Canadian grain industry, with its dual marketing structure, has, almost since the formation of the Canadian Wheat Board, come to require the development of central co-ordination. The reliance on a central co-ordinating body was increased when the block shipping system was introduced in 1969.

Throughout the Gilson and post-Gilson assessments, there was never any serious question raised as to the continuing need for a body to allocate cars among users and to co-ordinate overall movement. Based upon the GTA's experience to date, it is our view that such a body must have the following characteristics:

Firstly, it must be neutral. It cannot have any vested interest in either the board or the non-board side of the market, or have any vested commercial interest itself.

Secondly, it must have a clear mandate, maximum allowable administrative independence, and adequate resources to deal with the transportation issues. The complex and critical nature of transportation in serving competing marketing and handling interests was described earlier. If the tasks of car allocation and management of movement are to be done effectively, the full-time attention of both the head of the agency and qualified staff must be devoted to the development of policies and procedures. The transportation duties cannot be added to the duties of existing organizations without either seriously subtracting from the attention they devote to their existing duties, or probably giving short shrift to transportation issues.

Thirdly, the agency must be responsive to the needs of the grain handling and transportation industry. Here I would insert: including the producer component. And it must have accountability to the industry. For this close linkage and interaction, we see the proposed Senior Grain Transportation Committee as a key element, providing its structure and mandate enable it to function effectively.

[Translation]

Il faut un niveau élevé d'objectivité pour réussir à servir deux systèmes différents de vente à l'aide d'un seul système de transport et de manutention. Nous avons la preuve qu'il s'agit d'un défi exigeant. Nous croyons qu'on considère le rendement de l'Office objectif et constant. Les systèmes d'affectation des wagons pour le grain hors-Commission exigent une attention toute spéciale afin d'éviter tout conflit avec les mécanismes de marketing. Ainsi, nous pouvons affirmer qu'il a fallu apporter une attention considérable aux méthodes d'expédition du colza à Vancouver. La politique en vigueur fonctionne raisonnablement bien, mais elle exige une attention et une évaluation constantes. Les systèmes d'affectation liés à l'expédition des autres produits hors-Commission exigent encore des raffinements.

J'aimerais maintenant traiter brièvement de ce que sont, à notre avis, certaines des exigences imposées à une agence de transport.

La nature unique de l'industrie canadienne du grain et sa double structure de marketing a, en quelque sorte, exigé presque depuis la formation de la Commission canadienne du blé, la mise sur pied d'un système centralisé de coordination. Il a fallu davantage se fier à un organisme central de coordination depuis l'introduction, en 1969, du système d'expédition en vrac.

Tout au long des études Gilson et post-Gilson, on n'a vraiment jamais mis en doute le besoin constant de confier à un organisme le soin de départager les wagons entre les usagers et d'en coordonner les mouvements. Compte tenu de l'expérience de l'OTG, à ce jour, nous sommes d'avis qu'un tel organisme doit compter les caractéristiques suivantes:

Premièrement, il doit être neutre. Il ne peut avoir aucun intérêt envers le marché que sert la Commission ou l'autre marché, ou avoir un intérêt commercial propre.

Deuxièmement, il doit disposer d'un mandat clair de l'indépendance administrative maximale disponible et des ressources adéquates pour traiter des questions de transport. J'ai parlé plus tôt de la nature complexe et critique du transport qui veut servir des intérêts concurrents aux niveaux du marketing et de la manutention. Pour s'acquitter efficacement des tâches relatives à l'affectation des wagons et à la gestion de leur mouvement, le directeur de l'agence et son personnel qualifié doivent tous accorder leur attention constante à la mise au point de politiques et de méthodes. On ne peut ajouter la responsabilité du transport aux responsabilités d'organismes existants sans, soit réduire substantiellement l'attention qu'ils portent à leurs obligations actuelles, soit probablement en négligeant les questions de transport.

Troisièmement, l'agence doit s'adapter aux besoins de l'industrie du transport et de la manutention du grain. Et j'ajouterai, y compris les producteurs. De plus, elle doit être comptable à l'industrie. Pour assurer ce lien et cette interaction étroits, nous considérons comme un élément-clé la création du Comité supérieur du transport du grain proposé, à la condition que sa structure et son mandat lui permettent de fonctionner efficacement.

[Texte]

Fourthly, the agency must be equipped to deal effectively with the grain producers' concerns that the transportation system serve their interests efficiently. To achieve this, we see the agency: (a) having the necessary stature to deal with transportation issues on an equal footing with all participants; (b) having staff that command respect in the industry; and (c) being a relatively small and lean organization, comprising in the range of perhaps 35 people—and that is a pure guess—depending on the nature of the performance guarantee administration that evolves from this proposed legislation.

The concept of a central co-ordinating entity was discussed intensely throughout the Gilson consultations and the subsequent task force deliberations. These findings clearly recognize the importance of the co-ordinating function, and endorse the creation of a separate or neutral body such as the existing GTA. The relevant proposals in Bill C-155 are generally in keeping with what our experience suggests is needed.

With those remarks, Mr. Chairman, we would be very happy now to attempt to answer questions or enter into a discussion with members of the committee. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. McCannel.

Our first questioner this evening is Mr. Murta, followed by Mr. Mazankowski. There will be 15 minutes for the Conservatives, 15 minutes for the Liberals, and 10 minutes for the NDP.

Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman.

Congratulations on a good brief. I think it was comprehensive and touched on most of the points.

I would like to get into discussing with you the characteristics you have outlined, starting on page 5. Do you see the duties and functions of the Grain Transportation Agency Administrator as being neutral in the bill itself? You have outlined what should be ideally. I would like to have that transposed in terms of what you feel about the bill itself and where you could recommend to the committee there be some strengthening.

Mr. McCannel: I think we regard the provisions of the bill as ensuring neutrality or independence adequate to handle the allocation function. We would expect and hope that the provisions of the bill will enable the divisions of responsibility within the transportation sphere to be more clearly specified than they have been under the existing GTA. The bill does make provision for the development of Governor in Council orders, which presumably will be the instrument by which the further definition of responsibilities can be clarified.

Mr. Murta: In terms of the administrator and his functions, the only criticism that I have personally heard coming from some farm groups is that it may have powers, it may supersede the Canadian Wheat Board and the Wheat Board's role vis-à-vis the agency's role. Do you have any concerns at the present time as far as that is concerned?

[Traduction]

Quatrièmement, l'agence doit pouvoir s'occuper efficacement des producteurs de grain qui désirent que le système de transport les serve efficacement. Pour y parvenir, nous croyons que l'agence doit a) avoir l'importance nécessaire pour discuter d'égal à égal avec tous les participants de la question du transport, b) disposer d'un personnel qui commande le respect dans l'industrie, et c) être un organisme plutôt restreint, comptant probablement aux environs de 35 employés—ce n'est qu'un estimé—selon la nature de l'administration au rendement garanti qui découle de ce projet de loi.

On a intensément discuté du concept d'une coordination centralisée tout au long des consultations Gilson et des délibérations subséquentes du groupe de travail. On a clairement reconnu, en conclusion, l'importance d'un rôle de coordination et appuyé la création d'un organisme neutre ou indépendant tel l'actuel OTG. Les propositions pertinentes du bill C-155 respectent, en général, ce qui, selon notre expérience, s'avère nécessaire.

En terminant, monsieur le président, nous serons heureux de tenter de répondre aux questions ou de participer à la discussion avec les membres du Comité. Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur McCannel.

Le premier intervenant ce soir, est M. Murta qui sera suivi de M. Mazankowski. Nous accorderons 15 minutes aux Conservateurs, 15 minutes aux Libéraux et 10 minutes aux Néo-démocrates.

Monsieur Murta.

M. Murta: Merci, monsieur le président.

Mes félicitations pour ce bon mémoire. À mon avis, il est complet et touche la plupart des points.

J'aimerais discuter, avec vous, des caractéristiques que vous avez soulignées à la page 5 de votre mémoire. Considérez-vous comme neutres, dans le projet de loi, les fonctions de l'administrateur de l'Office du transport du grain? Vous avez souligné que ce serait l'idéal. J'aimerais que vous me disiez ce que vous pensez du projet de loi lui-même et des articles qui, à votre avis, pourraient être améliorés.

M. McCannel: Je crois qu'à notre avis les dispositions du projet de loi assurent une neutralité ou une indépendance suffisante quant à l'affectation des wagons. Nous espérons et souhaitons que ces dispositions permettront, au chapitre du transport, de préciser davantage la répartition des responsabilités que ce n'est présentement le cas avec l'OTG. Le projet de loi ne prévoit pas la possibilité de recourir à des ordres du gouverneur en conseil qui, je le suppose, seront la méthode qui permettra de préciser davantage les responsabilités.

M. Murta: Quant à l'administrateur et à son rôle, la seule critique que j'ai personnellement entendue de la part de certains groupes de fermiers c'est qu'il pourrait disposer de pouvoirs, qu'il pourrait damer le pion à la Commission canadienne du blé ainsi qu'au rôle de la Commission par rapport à celui de l'Office. Entretenez-vous des inquiétudes à ce sujet, à l'heure actuelle?

[Text]

Mr. McCannel: No. We believe it is quite feasible and practical for the division of responsibility to be as proposed in the bill; that is, that the Wheat Board would continue to be responsible for the block shipping administration. My suggestion or inference that this might be clarified beyond the general provisions of the bill I think would help to clarify and alleviate concerns that one agency is interfering with the other.

• 1950

Mr. Murta: The next point you make is the board or the administrator must have a clear mandate with the maximum allowable administrative independence and adequate resources. In some areas there is some concern that the question of resources is not at the present time in the bill, and there may have to be some amendments made. Can you comment on this? Do you feel, for example, that adequate resources in terms of the administrator himself is sufficiently defined in the bill, or should we try at some point during the process to amend it to more clearly define what exactly should be done?

Mr. McCannel: You are asking me to respond specifically on the reference to resources.

Mr. Murta: Yes.

Mr. McCannel: Specifically on the question of resources, in the experience of the existing GTA, the issue of resources has not been a problem. The government has seen fit to provide adequate resources for the job which has been done to date. I would have reasonable expectation that the normal system of budgeting and resourcing government agencies would ensure there would be adequate resources. I do not see it as a serious reservation or concern.

Mr. Murta: The size of the senior grain transportation committee has been criticized by the Manitoba Pool Elevators as being too large and unwieldy. It is hard to hold a meeting with so many people. You have been dealing with this committee of very diverse interests. Is it manageable the way it is at the present time or, as suggested by the pool, should there be an amendment to change the size or structure?

Mr. McCannel: It is a difficult question to evaluate, largely because the role of the committee as proposed in the legislation will be very substantially different from the role of the existing committee. I think our general reaction would be the proposals for the committee, in terms of its size, are not unworkable, not unmanageable. I think the committee can, in itself find procedures and methods to operate. It is a large group; it will require very great care, and probably require great assistance in doing its job. But I do not think the size in itself makes it unworkable.

Mr. Murta: Do you view the committee itself, along with the role of the administrator and the agency he has been working with, as having more power... maybe that is the wrong terminology, but having a greater impact within the grain industry than the present GTA in terms of its powers? Have

[Translation]

M. McCannel: Non. Nous croyons qu'il est suffisamment réalisable et pratique de répartir les responsabilités comme le projet de loi le propose; c'est-à-dire que la Commission canadienne du blé conserverait la responsabilité de l'administration de l'expédition en vrac. Je crois que ma suggestion ou mon sous-entendu, quant à la possibilité de préciser les dispositions générales, aiderait à clarifier et soulager les inquiétudes selon lesquelles une agence pourrait nuire à l'autre.

M. Murta: Vous dites ensuite que la Commission ou son administrateur doit avoir un mandat précis et disposer de l'indépendance administrative maximale disponible et de ressources adéquates. Dans certains secteurs, on s'inquiète qu'à l'heure actuelle, le projet de loi ne parle pas des ressources et qu'il soit nécessaire d'y apporter des amendements. Vous voulez commenter? Croyez-vous, par exemple, pour ce qui est de l'administrateur lui-même, que le texte définisse suffisamment bien les ressources, ou devrions-nous, au cours de nos discussions, l'amender pour définir plus clairement ce qui devrait se faire?

M. McCannel: Vous me demandez de répondre spécifiquement sur la question des ressources?

M. Murta: Oui.

M. McCannel: Sur ce point, je vous dirai que selon l'expérience de l'actuel Office, la question des ressources n'a pas constitué de problème. Le gouvernement a jugé bon de lui fournir les ressources adéquates pour le travail effectué à ce jour. J'espère bien que le système habituel de financement et de dotation des agences gouvernementales assurera la présence de ressources adéquates. Je n'y vois aucune réserve ou inquiétude sérieuse.

M. Murta: Le *Manitoba Pool Elevators* s'est élevé contre la taille du Comité supérieur du transport du grain qu'il trouve trop grande et lourde. Il est difficile de tenir une réunion avec un si grand nombre de personnes. Vous avez traité avec ce Comité dont les intérêts sont très variés. Est-il acceptable selon sa structure actuelle ou comme le suggère le *Manitoba Pool Elevators*, devrait-on modifier sa structure ou le nombre de ses membres?

M. McCannel: La situation est difficile à évaluer, principalement parce que le rôle du comité proposé sera très substantiellement différent du rôle de l'actuel comité. Je crois que notre réaction générale, pour ce qui est de la taille du comité proposé, ne le rend pas impraticable ou peu maniable. Je crois que le comité pourra, de lui-même, trouver des méthodes qui lui permettront de fonctionner. Le nombre de ses membres est élevé; il devra y aller très prudemment et aura probablement besoin de beaucoup d'aide pour accomplir sa tâche. Mais je ne crois pas que sa seule taille le rende impraticable.

M. Murta: Croyez-vous que le comité, y compris le rôle de l'administrateur et de l'agence avec laquelle il devra travailler, disposera de plus de pouvoirs—je devrais plutôt dire aura une plus grande influence sur l'industrie du grain que l'actuel Office, compte tenu de ses pouvoirs? Les pouvoirs que veut lui

[Texte]

the powers in this bill been increased over and above the powers you people have at the present time?

Mr. McCannel: Yes. I think in a general sense there is no question about that, because additional functions and responsibilities are intended for the agency and also for the committee. In total, either the committee as an entity, or the agency as an entity, or the two combined, would definitely have substantially enhanced powers, and I would expect thereby, would have the potential to have substantially greater influence and impact on what is going on in the industry.

Mr. Murta: I see. I will defer, Mr. Chairman, to Mr. Mazankowski. He has some questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. How many people do you have in your shop at the present time?

Mr. McCannel: We have a staff complement of 19. I think our strength at the moment is 17 or 18. I am sorry I am not able to give you the precise number today.

Mr. Mazankowski: Will you be acquiring any additional people with the passage of this bill?

Mr. McCannel: Oh, yes. In order to assume the responsibilities which are proposed, and I am alluding in particular to the responsibilities relating to performance objectives and efficiency measures, it will be necessary to add to the staff.

Mr. Mazankowski: How many more?

Mr. McCannel: We say in our preliminary thinking in the paper, up to a total of 35.

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. McCannel: I think it will not happen overnight. It will be a developmental thing.

Mr. Mazankowski: Given your experience of the last four years, and based upon the contention in some quarters that the railways will not perform even if they are paid a better rate to move grain, as contained in the bill, in your experience in dealing with the railroad companies, could you give us some idea about how you view that? There is the question of branch lines, and the question of delivery. With the additional tariff the railways will be receiving for the movement of grain, how do you think they will respond?

Mr. McCannel: I would like to include my colleagues in trying to discuss some of these points if I may, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: Sure.

Mr. McCannel: I would ask Mr. Earl if he would answer that one.

The Chairman: Mr. Earl.

Mr. Paul Earl (Assistant Co-ordinator, Systems and Planning, Grain Transportation Authority): Mr. Chairman,

[Traduction]

accorder le projet de loi sont-ils plus importants que ceux dont vous disposez à l'heure actuelle?

M. McCannel: Oui. En général, je crois qu'il n'y a aucun doute puisque l'agence et le comité auront un rôle et des responsabilités accrues. En somme, le comité lui-même ou l'agence elle-même, ou les deux réunis, disposeront décidément de pouvoirs plus substantiels de sorte que je m'attends à ce qu'ils puissent avoir une influence et un impact beaucoup plus élevés sur ce qui se passe dans l'industrie.

M. Murta: Je comprends. Monsieur le président, je laisse la parole à M. Mazankowski qui a quelques questions.

Le président: Merci, monsieur Murta. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci monsieur le président. Combien votre organisme compte-t-il d'employés à l'heure actuelle?

M. McCannel: Nous avons 19 postes, mais je crois que présentement il n'y en a que 17 ou 18 de comblés. Je m'excuse de ne pouvoir vous en indiquer le nombre précis.

M. Mazankowski: L'adoption du projet de loi permettra-t-elle l'accroissement des effectifs?

M. McCannel: Certainement. Pour nous acquitter des responsabilités proposées, et je parle principalement des responsabilités relatives aux objectifs de résultat et à l'évaluation de l'efficacité, il nous sera nécessaire d'augmenter les effectifs.

M. Mazankowski: Combien d'employés de plus?

M. McCannel: Notre document précise, selon notre estimé préliminaire, jusqu'à un total de 35.

M. Mazankowski: Merci.

M. McCannel: Mais Ca ne se produira pas du soir au matin. Ce sera graduel.

M. Mazankowski: Compte tenu de votre expérience des quatre dernières années, et selon l'opinion de certains qui veut que les compagnies de chemins de fer n'offriront pas le rendement espéré même si elles touchent, comme le prévoit le projet de loi, des sommes supérieures pour transporter le grain, selon votre expérience avec ces compagnies, comment envisagez-vous cette situation? Il y aura des embranchements additionnels et la question de la livraison. Compte tenu des sommes additionnelles que les chemins de fer toucheront pour le transport du grain, quelle sera, selon vous, leur réaction?

M. McCannel: Si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais que mes collègues participent à la discussion sur certains de ces points.

M. Mazankowski: Certainement.

M. McCannel: Je demanderais à M. Earl de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Earl.

M. Paul Earl (coordonnateur adjoint, Systèmes et planification, Office du transport du grain): Monsieur le président,

[Text]

Mr. Mazankowski, I think it is a very difficult question to answer.

Mr. Mazankowski: It is pretty important though.

Mr. Earl: Yes, I think it is a very critical question, as you say. I guess there are two theories: one is the railways have to be made to perform, and the other theory is that once they are given the compensatory rate, they will indeed perform of their own volition because they will have the incentive to do so. I think it is going to be a matter of some experience to see just what does happen in the event.

Mr. Mazankowski: I do not want to prolong this, but you have had four years' experience with the railways looking at grain as a matter of how much money they are going to lose, rather than how much money they are going to make. Do you perceive a change in attitude?

Mr. Earl: I think so, Mr. Chairman. If I had to come down on one side or the other of the issue, I think the additional revenues the railways would receive would give them the incentive to perform, and I think you would see improved performance.

Mr. Mazankowski: With respect to the utilization of government cars, do you think there should be incentives and/or penalties for the utilization in an attempt to improve the utilization rate of the government-owned hopper cars? Is the railway system providing a bit of a bottleneck in terms of maximizing the efficiency and utilization? In your view, could it be improved by imposing penalties and/or incentives?

Mr. Earl: Yes. I think, Mr. Chairman, Mr. Mazankowski, incentives and penalties are always the way to get performance out of any organization. If you did have an incentive penalty system in you would see improved performance and improved utilization.

Mr. Mazankowski: Do you believe the utilization of government cars is too low at the present time?

Mr. McCannel: Mr. Chairman. I am not sure I understand your question, Mr. Mazankowski. You have been referring to government cars. As you making a distinction between government cars . . . ?

Mr. Mazankowski: Of Canadian Wheat Board government cars, the government grain car fleet.

Mr. McCannel: I do not think there is any question but what the performance levels could be raised.

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. McCannel: I think it is not a simple matter and it is not just a matter of the attitude of railways, it is a total operational system, and there are ways and means by which the efficiency or the performance could be raised. There is no question about that.

• 2000

Mr. Mazankowski: We have heard from various groups who have suggested and indeed recommended the utilization of

[Translation]

monsieur Mazankowski, il est très difficile de répondre à cette question.

M. Mazankowski: Mais elle est relativement importante.

M. Earl: Je suis d'accord avec vous. Il existe probablement deux théories: la première, c'est qu'il faudra forcer les compagnies de chemins de fer à offrir le rendement escompté, et la deuxième, c'est que dès qu'elles toucheront un tarif plus élevé elles le feront d'elles-mêmes puisqu'il y aura alors un stimulant pour les y pousser. Je crois qu'il faudra attendre pour voir ce qui se passera vraiment.

M. Mazankowski: Je ne veux pas prolonger davantage, mais depuis quatre ans vous savez que les compagnies pensent, au sujet du transport du grain, aux sommes qu'elles vont perdre plutôt qu'à celles qu'elles vont recueillir. Percevez-vous un changement d'attitude?

M. Earl: Je le crois, monsieur le président. Si j'avais à me prononcer pour l'une ou l'autre possibilité, je crois que les revenus additionnels que les chemins de fer toucheront les inciteront à donner le rendement escompté ce qui, à mon avis, se traduira par un rendement amélioré.

M. Mazankowski: Pour ce qui est de l'utilisation des wagons du gouvernement, croyez-vous qu'il devrait y avoir des stimulants ou des pénalités pour leur utilisation dans l'espoir d'améliorer le taux d'utilisation de ces wagons? Pour ce qui est de la maximisation de l'efficacité et de l'utilisation, croyez-vous que le système ferroviaire crée un certain embouteillage? À votre avis, pourrait-on améliorer la situation en imposant des pénalités ou en offrant des stimulants?

M. Earl: Oui. Je crois, monsieur le président, monsieur Mazankowski, que les stimulants et les pénalités constituent toujours la façon de tirer le meilleur rendement d'une entreprise. Si l'on prévoyait des stimulants et des pénalités, vous constateriez une amélioration du rendement et de l'utilisation.

M. Mazankowski: Croyez-vous que le niveau d'utilisation des wagons du gouvernement est trop bas à l'heure actuelle?

M. McCannel: Monsieur le président, je ne comprends pas bien la question de M. Mazankowski. Vous parliez des wagons du gouvernement. Établissez-vous une différence entre les wagons du gouvernement . . . ?

M. Mazankowski: Je parle des wagons de la Commission canadienne du blé, l'ensemble des wagons à grain du gouvernement.

M. McCannel: Je crois qu'il n'y a aucun doute que le niveau de rendement pourrait être amélioré.

M. Mazankowski: Merci.

M. McCannel: Cette question est complexe et il ne s'agit pas uniquement de l'attitude des compagnies de chemins de fer; il s'agit d'un ensemble opérationnel et il y a des façons d'améliorer l'efficacité ou le rendement. Il n'y a aucun doute.

M. Mazankowski: Divers groupes ont suggéré, voire recommandé, le recours au camionnage pour compléter le

[Texte]

trucks to complement the grain handling and transportation system. Do you believe there is a potential for the increased utilization and role of the trucking industry to complement the existing system? If so, to what extent are there ways and means of improving the efficiency and effectiveness through the utilization of trucks?

Mr. McCannel: Well, I feel I am going to step in where angels might fear to tread if I try to answer that one, because of all the issues regarding abandonment and all the implications that are associated with it. Looked at strictly from a an efficient transportation system and a good grain handling transportation logistical system, I do not think there is any question whatsoever but that there is a place for the utilization of the trucking mode in the shorter-haul situation.

Mr. Mazankowski: One final question, Mr. Chairman.

You state in your submission that in order to do the job effectively—that is, the administrator's job—you have to have the necessary stature. You have some groups that suggest that your powers are going to be too broad in the legislation. The Government of Alberta has taken a little different point of view, and has gotten to the point where it suggests that the Grain Transportation Agency Administrator should be defined as the shipper.

I might just, Mr. Chairman, if you would allow me, quote a portion of the Alberta brief to get a response from the . . .

The Chairman: Briefly, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: They point out, and I quote from page 21 of their brief:

If the system is to work efficiently and to be accountable, there must be a clear delegation of authority. In all other major transportation systems, a shipper represents user needs. Bill C-155 recognizes this shortcoming and establishes a 21-member committee. Unfortunately, the committee is weighted heavily toward those groups and organizations who have vested interests in the status quo, and has no delegated authority to ensure system performance. A shipper must be designated to be responsible for farmers' interests by dealing with railways and establishing freight rates and co-ordinating shipments. Under Bill C-155 the most appropriate person to fulfill this function would be the Grain Transportation Administrator. The combination of an agent responsible for their interests and the ability to choose to receive Crow benefit directly allows farmers to influence the system efficiency.

Mr. McCannel: Mr. Chairman, we became aware of the Alberta proposal only today, so we have not had that much chance to try to think it through or understand it. If, in fact, I understand their thinking, I can identify with and understand the conceptual principle they have in mind. I do not think we adequately understand or that I can adequately or properly react to evaluate the practicality of this suggestion. I have some difficulty, frankly, in visualizing how the administrator

[Traduction]

réseau de manutention et de transport de grain. Croyez-vous qu'on pourrait utiliser davantage de camionnage pour compléter le réseau actuel? Dans l'affirmative, dans quelle mesure pourrait-on s'en servir pour améliorer l'efficacité du système?

M. McCannel: Eh bien, je vais me lancer là où les anges craignent de s'aventurer, si j'essaie de répondre à cette question, étant donné les controverses que soulève l'abandon des embranchements et toutes les conséquences qui en découlent. Du point de vue de la seule efficacité du réseau de transport et de la logistique du transport et de la manutention du grain, je pense qu'il est incontestable qu'il y ait place à l'utilisation de camions sur de courtes distances.

M. Mazankowski: Une dernière question, monsieur le président.

Vous dites dans votre mémoire que pour bien faire le travail—c'est-à-dire le travail d'administration, vous avez tout ce qu'il faut. Certains groupes prétendent que le projet de loi vous donnerait des pouvoirs trop répandus. Le gouvernement de l'Alberta a une position quelque peu différente et est allé jusqu'à dire que l'administrateur et l'administration du transport de grain devrait être défini comme l'expéditeur.

Je pourrais, si vous me le permettez, monsieur le président, citer un extrait du mémoire de l'Alberta, pour connaître la réaction de . . .

Le président: Soyez bref, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Ils font valoir et je cite un extrait de la page 21 de leur mémoire:

Pour que le système fonctionne bien et rende des comptes, il faut une délégation claire du pouvoir. Dans tous les autres grands réseaux de transport, un expéditeur représente les besoins de l'utilisateur. Le projet de loi C-155 tient compte de cette carence et établit un comité de 21 membres. Malheureusement le comité est formé de façon très partielle envers les groupes et les organismes que le statu quo avantagerait et il n'a aucun pouvoir délégué lui permettant d'exiger un bon rendement du réseau. Il faut désigner un expéditeur qui défendrait les intérêts des agriculteurs en s'occupant de traiter avec les chemins de fer, d'établir des tarifs de transport et de coordonner l'expédition. Aux termes du projet de loi C-155, la personne la mieux à même de remplir cette fonction serait l'administrateur du transport du grain. En donnant aux cultivateurs un agent chargé de défendre leurs intérêts et en leur donnant le choix de recevoir directement l'avantage du Nid de Corbeau, on leur donnerait le moyen d'influencer l'efficacité du réseau.

M. McCannel: Monsieur le président, nous n'avons pris connaissance de la proposition de l'Alberta qu'aujourd'hui, ce qui fait que nous n'avons vraiment pas eu l'occasion d'y réfléchir ou de la comprendre. Si, en fait, je les comprends bien, je partage leur avis et je comprends le principe qu'ils défendent. Je ne pense pas que nous comprenions assez bien cette suggestion ou que je puisse bien l'évaluer en termes pratiques. Franchement, j' imagine difficilement comment

[Text]

could in fact play the role that is proposed. One of the difficulties that occurs to me immediately is how the other producer interests that are proposed to be members of that committee are going to accept or work with the administrator in representing their interests.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, that might be a point that the committee may want to pursue at some later time, perhaps in clause-by-clause consideration.

The Chairman: I would hope, Mr. Mazankowski, that in clause-by-clause you will have ample opportunity to bring it up.

Mr. Althouse, 10 minutes please.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to try to get some comparisons from your committee while you are before us. We could not help but notice the great improvement in the last few years in deliveries to export position. I wonder if you could provide us with some figures—either now or have them sent to us—showing what the situation was about four years ago, when the GTA began, with regard to turn-around times for boxcars: what the average turnaround time was then versus now; what is the grain car fleet—how much of it is hopper cars, how much of it is boxcars then and now; and how much motor power is available, or is this something you are able to keep track of? The other two are good measures, at least, of helping to explain how we got this improvement.

The Chairman: Mr. McCannel.

Mr. McCannel: Your first question, on quantities of exports—I think that was one of your first questions.

Mr. Althouse: Yes. It would not hurt to reiterate those; we have them, but...

Mr. McCannel: The 1978-1979 figure, which was the year immediately preceding the GTA, was in the vicinity of \$18.2 million; that is the bulk exports of the six major grains. As I said in my presentation, it has increased over the four-year period until we are now... when the final figures are in for this year, it will be within a whisper of \$29.5 million.

An hon. Member: Where are all these inefficiencies we have been hearing about?

Mr. McCannel: With reference to your questions...

Mr. Mazankowski: You were opposed to the GTA.

Mr. Althouse: Let him finish the question.

Mr. McCannel: With reference to your questions on the grain fleet, I will have to ask for reinforcement from my colleagues. As I recall the figures, the total fleet in 1979-1980 would have been about 30,000 units, boxes and hoppers. Right? Around 30,000, and more of them were boxes than hoppers at that time. It would have been about 16,000, maybe even 18,000 and 12,000; that is, 18,000 boxes and 12,000

[Translation]

l'administrateur pourrait jouer le rôle qu'on se propose de lui attribuer. Je me demande tout de suite comment les membres de ce comité, qui représenteraient les intérêts d'autres producteurs, accepteraient de défendre leurs intérêts auprès de l'administrateur.

M. Mazankowski: Monsieur le président, c'est là un point que le comité voudrait peut-être approfondir plus tard, dans une étude article par article.

Le président: Je suppose, monsieur Mazankowski, qu'au cours de l'étude article par article, vous aurez amplement l'occasion d'y revenir.

Monsieur Althouse, 10 minutes, s'il vous plaît.

M. Althouse: Merci, monsieur le président.

Pendant que vous êtes ici, je vais essayer de vous amener à certaines comparaisons. Nous n'avons pu que remarquer qu'il y a eu beaucoup d'amélioration, ces dernières années, dans les livraisons aux points d'exportation. Je me demande si vous pourriez nous donner des chiffres—soit maintenant ou plus tard—sur la situation il y a environ quatre ans, au début de l'ATG relativement au temps de retournement moyen à cette époque par rapport à maintenant; quel est le nombre de wagons servant au transport du grain? Combien de wagons couverts à l'époque et maintenant et de quelle forme motrice dispose-t-on; s'agit-il là de données que vous êtes en mesure de fournir? Les deux autres peuvent nous aider dans une bonne mesure à expliquer comment nous en sommes arrivés à cette amélioration.

Le président: Monsieur McCannel.

M. McCannel: Pour ce qui est de votre première question, les quantités de grain exportées: je pense que c'était là une de vos premières questions.

M. Althouse: Oui. Il ne serait pas mauvais de le répéter; nous les avons, cependant...

M. McCannel: D'après les chiffres de 1978-1979, juste un an avant l'ATG, c'était dans les 18.2 millions, ce qui représentait l'ensemble des exportations des six principaux grains. Comme je l'ai dit dans mon exposé, ces quantités ont augmenté en quatre ans jusqu'au niveau actuel... quand les derniers chiffres seront connus pour cette année, ce sera tout près de 29.5 millions de dollars.

Une voix: Où sont tous ces problèmes d'efficacité dont on nous a parlé?

M. McCannel: Pour ce qui est de vos questions...

M. Mazankowski: Vous êtes contre l'ATG.

M. Althouse: Laissez-le répondre à la question.

M. McCannel: Pour ce qui est des questions sur les wagons affectés au transport du grain, il me faudra demander du renfort à mes collègues. Si je me souviens bien des chiffres, le nombre total, en 1979-1980, était d'environ 30,000 wagons, en wagons couverts et wagons trémi. Exact? Environ 30,000 et il y avait plus de wagons couverts que de wagons trémi à ce moment-là. Ce devait être environ 16,000, peut-être même 18,000 et 12,000, c'est-à-dire 18,000 wagons couverts et

[Texte]

hoppers. Now, I am recalling these figures off the top of my head.

The fleet is now, excluding the government car, the railway hoppers that are in the system . . . We have the actual figures here; I will have to give you the two components, the two railways. CP Rail had 11,904 in the fleet at the start of this crop year; that was made up of 4,500—in round figures—boxes and 7,400 hoppers. I am not sure that adds up, but that is roughly the figure. CN was 12,700 and roughly split 50-50, boxes and hoppers, with slightly fewer boxes—6,600 hoppers and 6,000 boxes, for a total of 12,700. So we are looking at a total fleet of around 25,000.

Now, over the last three months that fleet has been supplemented by railway-owned hoppers that have not been required for hauling other commodities. They have been raised from 3,000 to 4,000 railway-owned hoppers that have been hauling grain over the last few months.

I cannot recall now whether I have answered all your questions.

Mr. Althouse: What about motive power, do you keep track of that?

Mr. McCannel: I am sorry. I do not have information at the top of my head on motive power, but I am sure we could get some information and we could provide that.

The Chairman: Would you send it to the Clerk of the Committee in Ottawa, please, Mr. McCannel?

Mr. Althouse: The only other gauge was turnaround time. Has that improved very substantially? I know the hopper fleet is up, so I would think the turnaround might be improved a bit too.

• 2010

Mr. McCannel: No, I do not think we have good information with us on turnaround time, but we would be happy to try to provide it.

Mr. Althouse: Okay.

The Chairman: Three minutes, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: You apparently have some more equipment to work with of the hopper variety, but since we do not know the turnaround, would you think the turnaround time has improved somewhat?

Mr. McCannel: Yes. I would guess, subject to having it confirmed, the turnaround time has probably increased in the order of a couple of days, on average.

Mr. Althouse: Good. I wanted to find out a little bit about how you work now compared to how you perceive the bill would have you working. What sorts of advisory committee meetings, or technical committee meetings do you have now with the various railways, Wheat Board, grain companies, various actors in the grain handling picture now, and how do you see this changing under the proposed legislation?

[Traduction]

12,000 wagons trémi. Je ne cite, toutefois, ces chiffres que de mémoire.

Maintenant, mis à part les wagons du gouvernement, les wagons trémi du réseau . . . Nous avons les chiffres exacts ici; il me faudra vous donner les deux éléments, les deux chemins de fer. Le CP avait 11,904 wagons au début de la campagne agricole de cette année, c'est-à-dire 4,500 en chiffres ronds, wagons couverts et 7,400 wagons trémi. Je ne suis pas sûr que le total soit le même, mais c'est à peu près cela. Le CN en avait 12,700 à peu près moitié-moitié de chaque sorte, peut-être un peu moins de wagons couverts . . . 6,600 wagons trémi et 6,000 wagons couverts, ce qui donne un total de 12,600. Le nombre total est donc, actuellement, d'à peu près 25,000.

Depuis trois mois des wagons trémi dont les chemins de fer n'avaient pas besoin pour transporter d'autres denrées sont venus s'ajouter à ce nombre. De 3,000 à 4,000 wagons trémi des chemins de fer servent depuis quelque trois mois à transporter du grain.

Je ne sais plus maintenant si j'ai répondu à toutes vos questions.

M. Althouse: La force motrice, avez-vous des données là-dessus?

M. McCannel: Désolé. Je ne peux pas vous citer de mémoire des chiffres sur la force motrice, mais je suis sûr que nous pouvons obtenir des renseignements et que nous pourrions vous les transmettre.

Le président: Pourriez-vous les envoyer au greffier du comité, à Ottawa, s'il vous plaît, monsieur McCannel?

M. Althouse: Le seul autre moyen était le temps de retournement. S'est-il considérablement amélioré? Je sais que le nombre de wagons trémi a augmenté et je pense donc que le temps de retournement s'est un peu amélioré.

M. McCannel: Non, je ne pense pas que nous ayons apporté des renseignements précis sur le temps de retournement, mais nous nous ferons un plaisir de vous les fournir.

M. Althouse: Très bien.

Le président: Trois minutes, monsieur Althouse.

M. Althouse: Il semblerait que vous ayez plus de matériel du genre trémi, mais comme nous ne connaissons pas le temps de retournement, diriez-vous qu'il s'est quelque peu amélioré?

M. McCannel: Oui. Je le pense, c'est à vérifier, mais le temps de retournement s'est probablement amélioré d'environ deux jours en moyenne.

M. Althouse: Bien. Je voulais en savoir un peu plus sur la façon dont vous travaillez maintenant, comparativement à ce qu'exigerait le projet de loi, d'après vous. Quel genre de réunions de comités consultatifs ou de comités techniques tenez-vous, maintenant, avec les différents chemins de fer, la Commission du blé, les sociétés de céréales, et les divers intervenants de la manutention du grain et comment voyez-vous ce changement, aux termes du projet de loi?

[Text]

Mr. McCannel: With regard to the car allocation function, we do not visualize any major change in procedure, nor does the bill envisage any major change in procedure. Basically the present procedure is we meet weekly, each Wednesday, with the railways to negotiate and determine an available car supply for the shipping program two weeks hence. Then we immediately meet thereafter with the representatives of the Wheat Board and the grain companies to inform them of the car supply. Everyone is informed in the presence of everyone else on what the shipping plan or the car availability will be. The Canadian Wheat Board is then allocated their share of the car supply for the week. They then go and develop their shipping program for the board grains within the block shipping administration they are responsible for. We then allocate to the individual companies a car supply, or an allocation of cars for the non-board grain shipments. Once those have been allocated to the individual companies, then it again becomes blended in under the box shipping administration with the board program.

Mr. Althouse: Okay.

The Chairman: Final question, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: I guess I had better skip over a couple of steps here. Once the preliminaries are done, and the grain is on its way, and a trainload of cars gets sidelined somewhere, whose responsibility is it to monitor those, find them, and identify if they have been lost to the system, or are being delayed? Is the Wheat Board still responsible for monitoring their grain through the system? Or is that the kind of thing the grain transport authority is responsible for? If they find a trainload, or two trainloads of cars which have been set off on the side someplace and have not reached their destination, what can you do about it? What penalties, if any, can you levy? What kind of clout do you have now? And do you see yourself having any increase in power to seek compliance after this legislation goes into effect?

Mr. McCannel: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Davis to answer the question.

The Chairman: Mr. Davis.

Mr. Gordon Davis (Assistant Coordinator, Car Allocation, Grain Transportation Authority): It is really, as it stands right now, the responsibility of the person doing the shipping to trace his own cars. If something gets held up, they are tracing their cars all the way through, and they really deal with the railways in trying to get something picked up and spotted out in the terminal positions. We do not have an adequate tracing system, because of a lack of resource to do it. We do not have a large computer. The railways have all this equipment and it is easy to find out where your cars are through the railways. The Wheat Board trace theirs and the individual grain companies trace theirs.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse. A supplementary, Mr. Benjamin. One supplementary quickly, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if I heard the witness correctly, the turnaround time has increased two days.

[Translation]

M. McCannel: Pour ce qui est de l'affectation des wagons, nous ne prévoyons pas de changement majeur dans la façon de procéder, et le projet de loi n'en envisage pas, non plus. En gros, nous rencontrons les chemins de fer tous les mercredis pour négocier et établir le nombre de wagons libres en fonction du programme d'expédition prévu deux semaines à l'avance. Nous rencontrons ensuite immédiatement les représentants de la Commission canadienne du blé et les sociétés de grain pour les informer de l'approvisionnement en wagons. Tout le monde est informé, en présence des autres, du plan d'expédition et du nombre de wagons libres à prévoir. On affecte ensuite à la Commission canadienne du blé sa part pour la semaine. Elle élabore ensuite son programme d'expédition pour les commissions du grain faisant partie du bloc administratif d'expédition dont elle est chargée. Nous répartissons ensuite les wagons entre les sociétés, c'est-à-dire pour les expéditions de grain ne relevant pas de la commission. Une fois qu'ils ont été affectés à chaque société, le tout est de nouveau intégré à l'administration de l'expédition par wagon couvert, dans le cadre du programme de la commission.

M. Althouse: Très bien.

Le président: Une dernière question, monsieur Althouse.

M. Althouse: Je pense que je ferais mieux de sauter une ou deux étapes. Quand on en a fini des activités préliminaires, que le grain est en route et qu'un train de wagons est rendu dans une voie d'évitement, à qui incombe-t-il de le surveiller, de le trouver et de déterminer si le réseau en a perdu la trace ou s'il est retardé? Incombe-t-il encore à la Commission canadienne du blé de surveiller son grain sur tout le réseau? Ou est-ce que cela incombe à l'administration du transport du grain? Si vous trouvez un train chargé ou deux trains chargés qui ne sont pas arrivés à destination parce qu'ils sont sur une voie d'évitement, quelque part, que pouvez-vous y faire? Quelle pénalisation, le cas échéant, pouvez-vous imposer? Quel genre de pouvoir avez-vous maintenant? Et prévoyez-vous qu'une fois la loi adoptée vous aurez plus de pouvoirs pour la faire respecter?

M. McCannel: Monsieur le président, je demanderais à M. Davis de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Davis.

M. Gordon Davis (coordonateur adjoint, Répartition des wagons, administration du transport du grain): À l'heure actuelle, c'est à l'expéditeur qu'il incombe de tenir trace de ses wagons. S'il y a un retard, il suit ses wagons tout au long du parcours et ses relations avec les chemins de fer consistent à essayer de trouver et d'acheminer des wagons arrêtés dans des terminus. Nous n'avons pas un système de traçage adéquat parce que nous n'avons pas les ressources nécessaires. Il faudrait un gros ordinateur. Les chemins de fer ont tout ce matériel et il leur est facile de trouver où est le wagon. La Commission du blé et les sociétés de grains suivent les leurs.

Le président: Merci, monsieur Althouse. Une question supplémentaire, monsieur Benjamin, rapidement, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Monsieur le président, si j'ai bien compris le témoin, le temps de retournement a augmenté de deux jours.

[Texte]

The Chairman: Mr. McCannel.

Mr. McCannel: If I said increase, I am sorry. I stand corrected. I said decreased.

Mr. Benjamin: Oh, a decrease. In the past year or two?

The Chairman: Mr. Davis.

Mr. Davis: I would say over the last couple of years, it has improved a couple of days.

Mr. Benjamin: That means because of the depression, there is not much else moving; they can turn the grain cars around quicker.

The Chairman: One supplementary, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: That is my question.

The Chairman: Well, I thought you had already asked one.

Mr. Benjamin: Well, the first one was a clarification. Everybody has been doing that all day.

The Chairman: You have a point there, although it is a weak one. Mr. Davis.

Mr. Davis: Well, there could be many reasons for it, but the one you suggest has certainly been the case over the past year. There is a lighter load of other traffic.

The Chairman: Other traffic, other than grain?

Mr. McCannel: Yes.

The Chairman: Thank you. Madame Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

J'ai une question à titre d'information, si vous me le permettez, monsieur le président. J'aimerais savoir si le *Grain Transportation Authority* a été créé en vertu d'une loi ou en vertu d'un décret en conseil.

The Chairman: Mr. McCannel.

Mr. McCannel: The present Grain Transportation Authority exists by virtue of an order in council, which transfers responsibilities under the Canada Grain Act to the Minister of Transport for certain transportation responsibilities.

Mme Côté: Très bien.

Monsieur le président, en toute honnêteté et sans vouloir faire de chauvinisme, j'ai tenté de traduire l'expression *Grain Transportation Authority*. J'espère que dans le décret en conseil qui vous crée, on indique bien ce que vous êtes. Je sais que vous êtes l'administrateur du transport des grains au Canada et que vos relations se font avec la Commission canadienne du blé tout autant qu'avec les autres exportateurs de grain. Est-ce que je comprends bien? À un certain moment, vous parlez de l'allocation des trains; vous dites que les allocations sont faites par blocs. La Commission canadienne du blé fait d'abord son choix par rapport au nombre de wagons trémies qui sont disponibles et ensuite, dans un deuxième temps, vous attribuez aux compagnies individuelles, donc à l'entreprise privée, je suppose, ou à ceux qui transportent c'est-

[Traduction]

Le président: Monsieur McCannel.

M. McCannel: Si j'ai dit augmenté, je le regrette. Je me suis trompé. Je le retire. J'ai dit diminué.

M. Benjamin: Oh, diminué. L'an passé ou ces deux dernières années?

Le président: Monsieur Davis.

M. Davis: Je dirais qu'au cours de ces deux dernières années il s'est amélioré d'environ deux jours.

M. Benjamin: À cause de la dépression on ne transporte pas de nombreuses autres marchandises; on peut donc retourner plus rapidement les wagons servant au transport du grain.

Le président: Une question supplémentaire, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: C'est là ma question.

Le président: Eh bien, je pensais que vous en aviez déjà posé une.

M. Benjamin: Eh bien, la première n'était qu'un éclaircissement. C'est ce que tout le monde a fait, aujourd'hui.

Le président: Vous avez un argument valable, même s'il n'est pas très convaincant.

M. Davis: Eh bien, on peut trouver bien des explications, et celle que vous suggérez peut certes s'appliquer à l'an dernier. Il y a diminution dans le transport des autres denrées.

Le président: Autre que le grain?

M. McCannel: Oui.

Le président: Merci. *Mrs. Côté.*

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

I have an informative question, if you allow me, Mr. Chairman. I would like to know if the Grain Transportation Authority was established by legislation or by an order in council.

Le président: Monsieur McCannel.

M. McCannel: L'administration du transport du grain a été créée par un décret du conseil qui transfère au ministre des Transports certaines responsabilités prévues dans la Loi sur le grain du Canada.

Mrs. Côté: Very well.

Mr. Chairman, in all honesty and without being parochial, I have tried to translate Grain Transportation Authority. I hope that, in the Order in Council establishing you, your name is indicated. I know that you are the Grain Transportation Administrator in Canada and that you deal with the Canadian Wheat Board and other grains exporters. Did I understand properly what you said? When you talked about train allocation, you mentioned that these allocations were established by block. The Canadian Wheat Board has the first choice according to the number of hopper cars available, then you deal with individual companies, the private sector, I suppose or with those who are in grains, i.e. the Canadian Wheat Board, the number of cars they need or those available.

[Text]

à-dire la Commission canadienne du blé, le nombre de wagons dont ils ont besoin ou le nombre de wagons dont vous disposez.

Mr. McCannel: I could probably answer the question best by offering to provide you with a little booklet which explains how the allocation system works. We would be pleased to do it, but I do not want to seem to be avoiding your question. In very simple terms, each week when we determine with the railways how many cars are needed, and how many cars they have available to be placed in the country in two weeks' time, we take roughly 80% of those cars. We say to the railways that 80% of those cars are to go for the use of the Canadian Wheat Board, for them to move the grains the Canadian Wheat Board is responsible for, which are the export grains of wheat, oats and barley, and the domestic grains which the Wheat Board also markets. The Wheat Board then decides, with the railways, and with the grain companies, the pools, United Grain Growers, whoever, where they want to draw the grain from, which elevators they want to draw the grain from, and where they want it to go—to Thunder Bay, to Vancouver, to Churchill, wherever. For the rye, flax, and canola or rape seed, the GTA receives information about the marketing requirements of each company which buys and sells rape seed, non-board grains. We have marketing information which establishes how much of those grains is required at any given week, at whatever port, or whatever destination. Then we allocate the required cars to the individual companies, according to their marketing plans and requirements. They decide to which one of their elevators they want those cars to go to pick up the grain, and then they go to the Wheat Board and those car orders, or the plans for those cars, are integrated with the Wheat Board's plans for the movement of their grains, so you get a single train railroad system hauling both grains, both board grains and nonboard grains

• 2020

The Chairman: Mr. McCannel, would you give that pamphlet to Mr. Bourrassa right behind you there, please, so we can . . .

Mr. Benjamin: Mr. Chairman . . .

Mrs. Côté: Mr. Benjamin, please. Mr. Benjamin, just a moment, please.

Le président: Madame Côté.

Mme Côté: Monsieur le président, je n'avais aucunement l'intention d'embarrasser l'administrateur du transport des grains par ma question. Dans certains mémoires que nous ont soumis, dans le cadre de ce projet de loi, les producteurs de céréales, ils nous ont fait remarquer qu'à certains moments il y avait des délais inexplicables quant à l'attribution ou à la disponibilité des wagons trémies qui leur étaient offerts. Il y avait donc un manque. Les producteurs soulignaient que les wagons trémies n'étaient pas en nombre suffisant pour répondre à leurs besoins.

[Translation]

M. McCannel: Je pense que la meilleure réponse que je peux donner à votre question est de vous remettre une petite brochure qui explique le fonctionnement du système de répartition. Nous vous la transmettrons avec plaisir, mais je ne voudrais pas avoir l'air d'éluder la question. En termes très simples, chaque semaine, quand nous établissons avec les chemins de fer le nombre de wagons dont on a besoin, et combien il y en a de libres à répartir dans le pays, au cours des deux semaines suivantes, nous prenons à peu près 80 p. 100 des wagons. Nous disons aux chemins de fer que 80 p. 100 de leurs wagons doivent être utilisés par la Commission canadienne du blé pour assurer le transport des grains dont ils sont responsables, c'est-à-dire le blé, l'avoine et l'orge destinés à l'exportation et les autres grains dont la commission fait également la mise en marché à l'intérieur. La Commission canadienne du blé prend sa décision alors en accord avec les chemins de fer, les sociétés, les coopératives, la United Grain Growers ou tous ceux de qui ils veulent se procurer du grain, et le fait en fonction de la destination de ce grain, soit Thunder Bay, Vancouver, Churchill ou ailleurs. Pour ce qui est du seigle, de la graine de lin et du canola ou colza, l'ATG reçoit des renseignements sur les besoins de mise en marché de chaque société qui achète et vend du colza ou des grains ne relevant pas de la commission. Nous avons des renseignements sur les quantités de grain demandées au cours d'une semaine par un port et une destination. Nous affectons ensuite les wagons nécessaires à chaque société, selon ces plans et ces besoins de commercialisation. Ce sont elles qui décident auxquels de leurs éleveurs ils veulent que ces wagons soient envoyés pour charger le grain et ils transmettent ensuite à la Commission canadienne du blé leurs commandes ou leurs plans concernant ces wagons afin qu'ils soient intégrés aux plans de la commission relatifs au mouvement du grain, ce qui fait qu'un seul réseau ferroviaire transporte les deux genres de grain, ceux relevant de la commission et les autres.

Le président: Monsieur McCannel, auriez-vous l'obligeance de remettre cette brochure à M. Bourassa, juste derrière vous, pour que nous puissions . . .

M. Benjamin: Monsieur le président . . .

Mme Côté: Monsieur Benjamin, s'il vous plaît. Monsieur Benjamin, un instant s'il vous plaît.

The Chairman: Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Mr. Chairman, I certainly did not intend to embarrass the Grain Transportation Administrator. In some briefs submitted to us about this bill, the grain producers commented that there were some unexplained delays in the allocation or the availability of the hopper cars attributed to them. That there were not enough. The producers insisted that there were not enough hopper cars to satisfy their needs.

[Texte]

Je vous dis cela en toute amitié, cher monsieur. Je ne veux aucunement critiquer la façon dont ça fonctionne; je sais de quelle façon vous procédez.

Vous nous avez également très bien expliqué quelles étaient vos relations avec la Commission canadienne du blé et le pouvoir de celle-ci dans l'expédition des céréales, surtout les trois catégories dont elle est responsable. Il y a aussi la coordination avec les autres sortes de céréales qui profitent du tarif du Nid-de-Corbeau. Comme vous l'avez dit, tout cela se fait dans le but d'éviter des malentendus dans l'attribution des wagons et quant à la façon dont ces wagons vont voyager.

J'ai une autre question qui fait suite à celle que vous a posée M. Althouse concernant l'efficacité ou la performance dans le transport des céréales. Nous en avons parlé la semaine dernière avec les deux compagnies de chemins de fer, le C.N. et le C.P., et on nous a dit que dans le transport des céréales, on pouvait s'attendre à des délais de 18 à 21 jours, dépendant des compagnies, alors que pour d'autres marchandises... Je comprends très bien la différence qui existe; le wagon de charbon quitte la mine et il se rend directement au port. Donc, cette dernière marchandise ne subit pas le traitement que les céréales doivent subir. Cependant, je me demande s'il ne serait pas possible de réduire les délais à un peu moins de 18 ou 21 jours.

A cet égard, j'ai été surprise par la réponse que vous avez donnée à M. Althouse. Vous avez dit que vous n'aviez pas les possibilités de retracer un wagon à un moment donné et que vous n'aviez pas le même équipement technologique dont les compagnies de chemins de fer disposent. J'espère que le prochain administrateur disposera de cette possibilité afin que des situations telles que celles qui nous ont été décrites cet après-midi ne se reproduisent plus.

Le président: Vous voulez poser votre question, madame?

Mme Côté: Oui. Quel rôle l'administrateur pourra-t-il jouer ou jouera-t-il quant à l'efficacité du transport des céréales?

The Chairman: Mr. McCannel.

Mr. McCannel: Mr. Chairman, my translation equipment was disconnected at the beginning of the question, so I am not sure I caught all of it correctly. I think the first basic question had to do with the complaints about the availability of cars by individual producers. Second was the question with regard to the length of time, the turnaround time and the issue of efficiency.

On the question of the delays for cars at individual shipping points, there is a very limited scope for the existing GTA to have much influence or impact on that end of the shipping. That is fundamentally within the hands of the grain companies themselves or the block shipping administration of the Canadian Wheat Board. Now, we attempt to monitor it; we are attempting at all times to monitor the performance of the system and to identify problems of that kind. Where we can identify what we consider to be a problem where there should not be a problem, we attempt to intervene with the railroads, the grain companies, and the Wheat Board to see if the problem can be resolved.

[Traduction]

I say that in all friendship, sir. I certainly do not want to criticize the way it works; I know the way you proceed.

Another point. You gave us a very good explanation on your relations with the Canadian Wheat Board and its authority on the shipping of grain, especially the shipping of the three categories it is responsible for and also on the co-ordination with the other types of grain benefiting from the Crow rate. As you mentioned it, all that is done to avoid misunderstandings in the allocation of cars and their routing.

I have another question related to the one Mr. Althouse asked concerning efficiency or performance in grain transportation. We dealt with that last week with the two railways, CN and CP and we were told that, in grain transportation, we could expect delays of 18 to 21 days, according to the company involved, while for some other kinds of freight... I understand very well that difference; the coal car leaves the mine and goes directly to the port. This commodity is not treated like grain. However, I wonder if it would not be possible to shorten the delays up to a little less than 18 to 21 days.

On this aspect, I was surprised by the answer you gave Mr. Althouse. You said you had no means of tracking a car at a given time and that you were not as well equipped as the railways. I hope that the next administrator will have those means to avoid situations like those described this afternoon.

The Chairman: Mrs. Côté, do you want to ask a question?

Mrs. Côté: Yes. What role will the administrator be able to play or will play concerning the efficiency of grain transportation?

Le président: Monsieur McCannel.

M. McCannel: Monsieur le président, mon matériel d'interprétation n'était peut-être pas branché, au début de ma question, je ne suis donc pas certain de l'avoir bien comprise. Je pense que la première question portait, en gros, sur les plaintes des producteurs, au sujet de la disponibilité des wagons. Deuxièmement, il a été question des délais, du temps de retournement et de l'efficacité.

Pour ce qui est des wagons qui restent en attente à des points d'expédition, l'ATG, sous sa forme actuelle, n'a que très peu de moyens d'exercer une influence. Cela relève essentiellement des sociétés céréalières elles-mêmes ou de l'administration de l'expédition en bloc de la Commission canadienne du blé. Nous essayons maintenant de contrôler ces attentes; nous essayons toujours de contrôler le rendement du réseau et d'identifier les problèmes de ce genre. Lorsque nous pouvons déterminer l'existence d'un problème là où il ne devrait pas y en avoir, nous essayons d'intervenir auprès des chemins de fer, des sociétés céréalières et de la Commission du blé pour voir s'il ne pourrait pas être résolu.

[Text]

I might say, however, that many of the kinds of problems that you have identified about cars at individual elevators or shipping points is also a part of the quota system that is used by the Canadian Wheat Board for determining when and how much grain is delivered throughout the year. There are many reasons why it is necessary at times for some places to wait or other places to go first, so it is not a simple matter.

On your concern about the turnaround time for grain and if anything might be possible to improve that, I suppose one could easily theorize that great improvements could be achieved if we did not attempt to serve or meet all the objectives that we try to serve and meet through our grain marketing and handling system. If it were simply a question of transportation efficiency, I think there would be many ways in which you could improve that performance. But you do have the quota system, you do have the whole marketing system, which has an influence on where grain is in demand, when it can be moved or cannot be moved, what kinds of quality problems you will have to deal with in moving it. Then, of course, as everyone knows, when you are dealing with grain you are dealing with not one commodity but multi-commodities, because you have the different grains and different grades and different marketing. It is not used as a single commodity, as in the case of coal.

I am sorry, I have lost track of your last question.

Mme Côté: Dans l'avenir, par le biais du projet de loi qui est proposé, vous sera-t-il possible ou l'administrateur sera-t-il plus en mesure de contrôler l'efficacité?

Mr. McCannel: I am pausing on the word "control".

Mme Côté: Je vais m'exprimer autrement: pour améliorer l'efficacité...

Mr. McCannel: Yes, I think the proposed bill does; with the additional responsibilities or additional functions that are proposed for the agency, many of them will bear on efficiency. It will be possible via the agency to address the issue of efficiency and to hopefully resolve many efficiency problems and achieve improved efficiency. My hesitancy to use the word "control" is that I am not so sure that it will be achieved through control in the normal sense of that word; that is, somebody who has power and authority to order people to do things. I think it will be more likely to be achieved through consultation, negotiation, persuasion, experiment.

The Chairman: Thank you, Mrs. Côté.

That completes the—yes, Mr. McCannel.

Mr. McCannel: I think Mr. Earl would like to have the opportunity to add a comment on the last question.

M. Earl: Madame Côté, vous m'excuserez si je vous réponds en anglais.

You did ask a question about the resources necessary to trace cars. I just wanted to add to you and also to Mr.

[Translation]

Je pourrais toutefois ajouter que bien des problèmes comme ceux que vous avez mentionnés au sujet des wagons en attente aux élévateurs ou à des points d'expédition sont aussi imputables, en partie, au système de quota qu'utilise la Commission canadienne du blé pour déterminer à quel moment et dans quelle quantité le grain est livré tout au long de l'année. Il est parfois nécessaire, pour bien des raisons, que certains convois soient mis en attente ou que d'autres passent les premiers, ce n'est donc pas un problème facile à résoudre.

Quant à ce que vous avez demandé au sujet du temps de retournement et de la possibilité d'améliorer cette situation, nous pourrions facilement, je suppose, trouver de grandes améliorations si nous n'essayons pas d'atteindre tous les objectifs comme nous le faisons dans notre système de commercialisation et de manutention du grain. Si ce n'était qu'une question d'efficacité du transport, il y aurait je pense bien des façons d'améliorer le rendement. Mais il y a le système de quota et tout le système de commercialisation qui influent sur l'endroit où le grain est en demande, à quel moment il peut être transporté ou non, les problèmes relatifs à la qualité dont il faut tenir compte lorsqu'on le déplace. Il y a ensuite, comme tout le monde sait, le fait que lorsqu'on traite de grain on ne traite pas une seule denrée mais plusieurs parce qu'il y a différentes sortes de grain, différentes classes et différents marchés. Ce n'est pas une seule denrée, comme le charbon.

Je regrette, je ne sais plus quelle était votre dernière question.

Mrs. Côté: In the future, through the proposed bill, will it be possible for the administrator or will he be in a better position to control the efficiency?

M. McCannel: J'hésite sur le mot «control».

Mrs. Côté: I will use another word; to improve efficiency...

M. McCannel: Oui, je pense que c'est prévu dans le projet de loi, car on prévoit des responsabilités ou des fonctions additionnelles pour l'administration et un grand nombre d'entre elles porteront sur l'efficacité. L'Administration pourra s'occuper des questions d'efficacité et, nous l'espérons, résoudre un grand nombre de problèmes à ce niveau et améliorer la situation. Si j'ai hésité à utiliser le mot «contrôle» c'est que je ne suis pas sûr que cet objectif soit atteint par l'exercice d'un contrôle dans le sens ordinaire du terme; c'est-à-dire dans le sens qu'on aurait le pouvoir et l'autorité de commander à d'autres gens. Je pense qu'on y parviendra plutôt par la consultation, la négociation, la persuasion et l'expérimentation.

Le président: Merci, madame Côté.

Cela termine... oui, monsieur McCannel.

M. McCannel: Je pense que M. Earl aimerait ajouter quelque chose au sujet de la dernière question.

Mr. Earl: Mrs. Côté, you will excuse me if I answer in English.

Vous avez posé une question au sujet des moyens nécessaires pour suivre les wagons. Je voulais seulement ajouter, à votre

[Texte]

Although that we have been, since we were set up, working on a system to trace cars. We have been developing a system whereby we get information from the railways; that system is very nearly in a position where we can look at where cars are in the system. We will have that capability very, very soon.

The Chairman: Mr. McCannel, I want to thank you and your associates for your appearance here tonight, and to congratulate you on the progress you have made in a relatively short period of time.

Mr. Benjamin: Supplementary, Mr. Chairman.

The Chairman: No, we are not going to get into that, Mr. Benjamin. We have two more witnesses to hear, and if we go to a supplementary now, which will generate another supplementary, that will mean it is going to be midnight before we adjourn. If we are going to have a full day tomorrow, it seems to me we have to have a little time to get some rest and some sleep.

I am thanking the witnesses for their appearance here. I realize the time is short, but I think the basic information we wanted from Mr. McCannel and his associates has been given to us. I wish them continued success in their operation. Thank you very much, gentlemen.

I now call to the witness table the Canadian Grain Commission, represented by Mr. H. D. Pound, the Chief Commissioner. Welcome, Mr. Pound. I would ask you to introduce your associates and to make a brief opening statement if you have one.

Mr. H. D. Pound (Chief Commissioner, Canadian Grain Commission): Thank you, Mr. Chairman, I have two people with me this evening: George McLaughlin, Deputy Director of Statistics and Research; and Dr. Candlish, a commissioner on the Grain Commission.

My statement will be very brief, as is usual in appearing before parliamentary committees.

I guess the Canadian Grain Commission is the oldest organization in the grain business in western Canada, starting out in 1912; we have been around for better or for worse ever since then.

The commission's responsibilities are to maintain quality in the interests of producers and consumers. In carrying out that responsibility, we operate under a weighing division, an inspection division, statistical and research division, our statistics and economic research, and then our research as far as verification of grain quality is concerned.

I think with that, Mr. Chairman, I will await the questions of the committee members. They have lots of time.

The Chairman: That was in fact a brief introductory statement.

The first name I have on my list is Mr. Bockstael. Fifteen minutes, Mr. Bockstael.

[Traduction]

intention et à l'adresse de M. Althouse, que, depuis notre création, nous travaillons sur un système de localisation des wagons. Nous avons élaboré un système nous permettant d'obtenir des renseignements des chemins de fer; il nous permet presque, maintenant, de savoir où sont les wagons dans le réseau. Nous serons en mesure de le savoir très bientôt.

Le président: Monsieur McCannel, je vous remercie, ainsi que vos collaborateurs, d'avoir comparu ce soir et je tiens à vous féliciter des progrès que vous avez réalisés en relativement peu de temps.

M. Benjamin: Une question supplémentaire, monsieur le président.

Le président: Non, nous n'allons pas commencer avec cela, monsieur Benjamin. Nous avons encore deux témoins à entendre et je permets une question supplémentaire, maintenant, elle en entraînera une autre et nous n'ajournerons pas avant minuit. Si nous voulons travailler toute la journée demain, il me semble qu'il nous faudrait un peu de temps pour nous reposer et pour dormir.

Je remercie les témoins de leur contribution. Je me rends compte qu'il reste peu de temps, mais je pense que M. McCannel et ses collaborateurs nous ont donné les renseignements de base que nous voulions. Je leur souhaite un bon succès dans leurs travaux. Merci beaucoup messieurs.

J'appelle maintenant à la table des témoins la Commission canadienne du grain représentée par M. H.D. Pound, commissaire principal. Bienvenue à monsieur Pound. Je vous demanderais de présenter vos collaborateurs, et de nous faire une courte déclaration liminaire, si vous voulez.

M. H.D. Pound (commissaire principal, Commission canadienne du grain): Merci, monsieur le président. Deux personnes m'accompagnent ce soir, George McLaughlin, directeur suppléant des statistiques et de la recherche et M. Candlish, commissaire de la Commission du grain.

Ma déclaration sera très brève, comme c'est l'usage devant les comités parlementaires.

Je suppose que la Commission canadienne du grain est le plus vieil organisme s'occupant de grain dans l'Ouest car il a été créé en 1912. Nous avons survécu depuis, pour le meilleur ou pour le pire.

La Commission est chargée de veiller au maintien de la qualité dans l'intérêt des producteurs et des consommateurs. Dans l'exercice de cette fonction, notre organisme s'est doté d'une division des poids, d'une division de l'inspection, d'une division des statistiques et de la recherche chargée de nos statistiques et de la recherche économique et d'un service de recherche qui s'occupe de vérifier la qualité du grain.

Je pense que cela suffit, monsieur le président et nous sommes prêts à répondre aux questions des membres du Comité. Ils ont tout le temps.

Le président: C'était en effet une déclaration liminaire courte.

Le premier nom sur ma liste est celui de M. Bockstael. quinze minutes, monsieur Bockstael.

[Text]

• 2030

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. I want to welcome the representatives of the Canadian Grain Commission: Mr. Pound, Dr. Candlish, and Mr. George McLaughlin.

Your opening statement appraised me of something I was not aware of—that the Grain Commission was the first organization responsible for grain in the west and has had more than 70 years experience.

With that experience, Mr. Pound, and in your work of maintaining statistics and researching the production of grain and ensuring that the quality of grain that Canada is able to export meets the highest qualifications for the customers we are serving, as part of your operation . . . Well, first of all, you are directly answerable, I presume, to the Minister of Agriculture, is that correct?

Mr. Pound: That is correct.

Mr. Bockstael: But because there is an overlap, I presume, with the Minister for the Wheat Board, the Minister of Transport, and the other ministers involved in the sale and the quality of grain in Canada, there has to be a certain overlap among these ministers. Is that also correct?

Mr. Pound: I do not know whether I would want to answer in relation to the working relationships of the various ministers. I try to deal directly with one myself; I leave it up to the other agencies to deal with the ministers they are responsible for.

Mr. Bockstael: I see. Okay. Now, in the years of experience, could I ask you if you have gathered that there exist certain inefficiencies? Would you elaborate if you could—point some of these out to us and what the possible remedy would be for these inefficiencies?

Mr. Pound: I do not know whether there is any direct relationship, but at one point in time the matters dealing with grain were under one minister. Then we progressed to a point where we had the matters of grain under two ministers. Now we have the matters of grain under three ministers, and our problems seem to be increasing. I do not know whether there is a direct relationship there or not. I would not be the one to make that comment.

The Chairman: I thought you just did.

Mr. Pound: I think it is easier to work for one boss than it is for two or three.

Mr. Bockstael: But more directly, the grain collection system, after it is produced and its quality is maintained . . . You must be very familiar with the Canadian grain collection system. Can you point out or finger certain inefficiencies and what the remedies to them might be?

Mr. Pound: I think there has been a continuing evolution in the grain business over the years as the size of farms have increased and the types of products that have been grown in western Canada have changed. At one time, of course, we were a wheat producing area and basically nothing else. We now

[Translation]

M. Bockstael: Merci, monsieur le président. Je souhaite la bienvenue aux représentants de la Commission canadienne du grain: MM. Pound, Candlish et George McLaughlin.

Votre déclaration préliminaire m'a appris ce que j'ignorais, que la Commission canadienne du grain était le premier organisme responsable du grain dans l'Ouest et qu'elle a plus de 70 ans d'expérience.

Étant donné cette expérience. M. Pound et vu que votre travail consiste à accumuler des statistiques et à exécuter des recherches sur la production du grain afin que la qualité du grain que le Canada exporte réponde aux plus grandes exigences des clients que nous desservons, comme faisant partie de nos fonctions . . . Eh bien, d'abord et avant tout, je suppose que vous êtes directement responsables devant le ministre de l'Agriculture, est-ce exact?

M. Pound: C'est exact.

M. Bockstael: Mais comme il V a chevauchement, je présume que le ministre chargé de la Commission du blé, le ministre des Transports et les autres ministres concernés par la vente et la qualité du grain au Canada, il doit V avoir un certain chevauchement entre ces ministères. Est-ce exact également?

M. Pound: J'hésiterais à répondre pour ce qui est de la relation de travail entre les différents ministres. Pour ma part, je m'efforce de traiter directement avec un seul; je laisse à d'autres organismes le soin de traiter avec les ministres devant qui ils sont responsables.

M. Bockstael: Je vois. Très bien. Maintenant, au cours de vos années d'expérience, puis-je vous demander si vous avez constaté qu'il existait certaines carences? Pourriez-vous donner des détails, nous en signaler quelques-unes et les remèdes éventuels qu'on pourrait apporter?

M. Pound: Je ne sais pas s'il y a un lien direct, mais à l'époque, les questions touchant le grain relevaient d'un seul ministre. Nous en sommes ensuite arrivés au point où les questions de blé relevaient de deux ministres. Elles relèvent maintenant de trois, et nos problèmes semblent s'aggraver. Je ne sais pas s'il y a un lien direct ou non, ce n'est pas moi qui irai le prétendre.

Le président: Je pensais que vous veniez de le faire.

M. Pound: Je pense qu'il est plus facile de travailler pour un seul patron que pour deux ou trois.

M. Bockstael: Mais plus directement, si on parle du système de collecte du grain, une fois qu'il est produit, et que sa qualité est assurée . . . Vous devez très bien connaître le système canadien de collecte du grain. Pouvez-vous signaler certaines faiblesses et les remèdes qu'on pourrait y apporter?

M. Pound: Je pense que la production de grain a évolué avec les années, à mesure que les fermes se sont agrandies et que les genres de produits cultivés dans l'Ouest ont changé. À une époque, bien sûr, nous produisions du blé et à peu près rien

[Texte]

produce many different types of crops, which makes it more difficult to handle within the system.

For example, the number of elevators: In the last 10 years we have had a reduction from about 4,800 down to about 2,900, and the number of stations where elevators are located has been reduced from 1,800 in 1971-1972 to 1,217 in 1982-1983. So there is an evolution of change taking place, and I would assume it is all for the better. Certainly the volumes of grain that have been increased for export in the last few years—I think something like 18 million to 28 million metric tonnes—I think is very significant.

I think the one important thing about the grain business is that there is no single sector that can operate by itself. It is an integrated system in Canada, and all sectors have to work in harmony with one another in order to make it efficient.

Mr. Bockstael: The commission certainly must be well versed in the production and processing patterns of grain in western Canada. In your opinion, would higher freight rates result in a change in those patterns?

Mr. Pound: When you are talking about higher freight rates, I am assuming you are talking about a gradual increase over a period of time. I think costs and everything have increased, and are going to continue to increase. I do not think you can say there will be an impact as far as freight rates themselves are concerned, because fertilizers, fuels, and everything else are going to continue to go up. As a percentage of farm production—I do not have these figures, so I am only making an assumption—transportation in isolation is not a major factor.

Mr. Bockstael: In previous briefs we have had representations made of changes to the transportation system—more grain being trucked to ports or to inland terminals, and more shipments of grain by unit trains or containers. Do you think higher freight rates would impose that upon us, or hasten that transition?

Mr. Pound: If you have competitive or compensatory rates in any mode of transportation, I think it then allows other modes to take advantage of any opportunities that may be there. For example, in the United States you have a port right to the south of us, Duluth Superior, where 50% of the grain from the state of Minnesota and about 35% of the grain in total goes into that port by truck.

I think it is difficult to make a direct comparison between Canada and the United States; I would not want to leave the impression that I am trying to do that, because there are different circumstances. That is just an indication of what happened there, where you have compensatory rates as far as transportation is concerned.

Mr. Bockstael: One of the roles of the Canadian Grain Commission is to set the charges that elevators can make for their services. It has been pointed out by other briefs also that those services have increased very very rapidly, much more than the railway services. Now, first of all, could you tell us what criteria you follow to increase those rates as rapidly as they are increasing? The grain people told us it was because of

[Traduction]

d'autre. Nous cultivons maintenant bien d'autres produits, ce qui rend la tâche plus difficile pour le système.

Par exemple, le nombre des élévateurs: Depuis 10 ans, leur nombre est tombé de 4,800 à 2,900 environ et le nombre de gares où il y avait des élévateurs a diminué de 1,800 en 1971-1972 à 1,217 en 1982-1983. Il y a donc évolution et je suppose que c'est pour le mieux. Il est certain que ces dernières années, les quantités de grain exportées ont augmenté, de 18 millions à 28 millions de tonnes, je pense, c'est très appréciable.

Je pense qu'un aspect important du grain est qu'il n'y a pas un seul secteur indépendant. C'est un système intégré à la grandeur du Canada, et tous les secteurs doivent travailler en harmonie les uns avec les autres pour qu'ils soient efficaces.

M. Bockstael: La Commission doit sûrement très bien connaître les modes de production et de traitement du grain dans l'Ouest. À votre avis, les tarifs de transport plus élevés modifieront-ils ces modes?

M. Pound: Lorsque vous parlez de tarifs de transport plus élevés, je suppose que vous voulez parler d'une hausse graduelle répartie sur un certain laps de temps. Je pense que tous les coûts ont augmenté, qu'ils continueront à monter. Je ne pense pas qu'on puisse dire que les tarifs de transport en eux-mêmes ont une incidence, parce que les engrais, les carburants et tout le reste, continuent à monter. Comme pourcentage de la production agricole, je n'ai pas ces chiffres, ce n'est donc qu'une supposition, le transport n'est pas en lui-même un facteur important.

M. Bockstael: Dans les mémoires précédents, il était question des changements apportés au réseau de transport, que plus de grains seraient transportés en camion vers les ports ou les terminus à l'intérieur des terres, et qu'il y aurait un plus grand nombre d'expéditions de grains par trains modulaires ou conteneurs. Pensez-vous que des tarifs de transport plus élevés aboutiront à cela ou accéléreront la transition?

M. Pound: Je pense que des tarifs compétitifs ou compensatoires dans un mode de transport permettent aux autres modes de profiter des occasions que cela peut présenter. Par exemple, il y a un port directement au sud de nous, celui de Duluth Superior, vers lequel 50 p. 100 du grain du Minnesota et 35 p. 100 de tout le grain américain est transporté par camions.

Je pense qu'il est difficile de faire une comparaison directe entre le Canada et les États-Unis; je ne voudrais pas donner l'impression que c'est ce que j'essaie de faire parce que les circonstances ne sont pas les mêmes. Ce n'est que pour signaler ce qui s'est passé là-bas, où il existe des tarifs compensatoires pour le transport.

M. Bockstael: La Commission canadienne du grain est chargée entre autres d'établir les prix que les élévateurs peuvent exiger pour leurs services. On a aussi signalé dans d'autres mémoires que le coût de ces services avait monté en flèche: Beaucoup plus rapidement que celui des services ferroviaires. Maintenant, pourriez-vous d'abord nous dire quels sont les critères que vous utilisez pour augmenter ces tarifs

[Text]

new structures and renovations and expansion in port facilities. How do the charges influence the structure and the efficiency of the elevator system?

Mr. Pound: I think the attitude of the commission, certainly in the last 10 years, has been that roughly 80% of the elevator system in western Canada is owned by the farmers themselves, between the pools and the United Grain Growers. The commission adopted a policy that they would establish a maximum rate and allow the elevators to establish rates under that maximum. We felt that since they were managers of their own destiny and representing farmers, they were in a better position to decide what the charges they would require to operate an efficient system should be. I can tell you this, for example: In 1973 the primary elevator rate was \$2.30 a tonne; today it is \$6.27 a tonne.

Mr. Bockstael: Thank you.

Mr. Chairman, I would like to let my remaining time go to Mr. Tessier, because he would like to ask a question.

The Chairman: You have about four minutes, Mr. Tessier.

M. Tessier: Merci, monsieur le président.

Je reçois, pour ainsi dire, mon baptême dans l'Ouest en matière de politique des grains! J'ai appris que les producteurs agricoles, en moyenne, étaient représentés par une douzaine d'associations chacun. On m'a aussi révélé, au niveau des différentes associations et organisations, qu'il existait des points de vue fort différents et parfois même des divergences d'opinion.

• 2040

Je me réfère aux organismes qui sont directement sous le contrôle gouvernemental, c'est-à-dire le *Canadian Wheat Board*, la *Canadian Grain Commission*, la *Canadian Transportation Commission*, et on y ajoute enfin celui-ci, le *Grain Transportation Authority*. Vous nous avez dit de plus — il n'y a peut-être pas de relation, mais peut-être y en a-t-il quand même — que plus y a de *boss*, plus ça semble mal fonctionner! Existe-t-il des rapports entre ces différentes organisations gouvernementales? Je voulais poser une question, plus tôt, à M. McCannel. Il a peut-être pu croire qu'il était «sauvé par la cloche», mais je me demande toujours à qui des quatre je devrais adresser la question. Le Bill C-155, en tant que projet de politique de transport, ayant des incidences considérables sur l'agriculture, permettrait-il...? Ce que je veux dire c'est que nous, de l'Est et du Centre, et en particulier les gens du Québec, tentons de vérifier si l'Ouest est en mesure de nous affirmer qu'il n'y aura pas de mutation, à savoir que le Québec, en particulier, devrait payer tant au niveau de ses marchés qu'au niveau de ses coûts de production. Donc, en votre qualité de membre du *Canadian Grain Commission*, pouvez-vous nous donner cette garantie-là? Nous n'avons pu l'obtenir d'aucune des organisations de producteurs. Selon vous, serait-il préférable d'en référer à un autre de vos trois

[Translation]

aussi rapidement? Les céréaliers nous ont dit que c'était dû aux nouveaux bâtiments ainsi qu'aux travaux de rénovation et d'expansion des installations portuaires. Comment ces frais influent-ils sur la structure et l'efficacité du réseau d'éleveurs?

Mr. Pound: Je pense que la Commission a adopté pour attitude, en tout cas au cours des deux dernières années, qu'étant donné qu'à peu près de 80 p. 100 des éleveurs de l'Ouest appartenaient aux agriculteurs eux-mêmes, entre la coopérative et la *United Grain Growers*, la Commission adopterait pour politique d'établir un tarif maximal et de permettre aux éleveurs d'établir les leurs en deçà de ce maximum. Nous avons estimé que comme ils étaient les gestionnaires de leur propre destinée et qu'ils représentaient les agriculteurs, ils étaient mieux placés pour décider des frais qu'il leur fallait exiger pour que leur système soit efficace. Je veux vous dire ceci, par exemple: En 1973, le tarif d'éleveurs primaires était de \$2.30 la tonne; aujourd'hui, il est de \$6.27.

Mr. Bockstael: Merci.

Monsieur le président, je voudrais laisser le temps qui me reste à M. Tessier qui aimerait poser une question.

Le président: Vous avez à peu près quatre minutes, monsieur Tessier.

Mr. Tessier: Thank you, Mr. Chairman.

I was baptised, so to say, in western Canada in the matter of grain policy! I learned that, on the average, each farmer was represented by a dozen of associations. I also learned, concerning the various associations and organizations, that they held quite different views and at time conflicting opinions.

I am referring to these organizations which are directly under the control of the government, namely, the Canadian Wheat Board, the Canadian Grain Commission, the Canadian Transportation Commission and this new one, the Grain Transportation Authority. Maybe it is not relevant, but you told us the more bosses there are, the worse it is. Are there any relations between these governmental organizations? A little earlier, I wanted to ask a question to Mr. McCannel. Maybe he thought he was saved by the bell, but I am still wondering to whom, among the four of you I should ask my question. Bill C-155, as a draft policy on transportation, has considerable implications for agriculture and...? I mean that we, from Eastern and Central Canada, and particularly people from Quebec, we want to have the assurance from Western Canada that there will not be any shift, namely that Quebec in particular should pay so much related to its market and so much related to its cost of production. As a member of the Canadian Grain Commission, can you give us this assurance we have not been able to get from the other producer organizations? In your opinion, would it be better for me to ask my question from one of your other three colleagues, in order to get the assurance that there will not be any distortion at the expense of some region of Canada compared to another one?

[Texte]

compères, à savoir si dans cette fameuse assurance, aucune distorsion ne sera faite qui pourrait aller au détriment d'une région du Canada par rapport à une autre?

The Chairman: Mr. Pound.

Mr. Pound: Thank you very much. Those are good questions.

First of all, I can say that there is a very healthy working relationship among the various organizations associated with the grain industry located in Winnipeg. It makes it very easy because we are central. We are in daily and hourly contact, and I think our differences are minimal.

On your question with relation to the impact on changes vis-à-vis western livestock production and eastern livestock production, I tend to think that in Canada we look inward rather than outward in things like this, because we have a great area, a vast area from one side of the country to the other.

Since the province of Quebec is located adjacent to a vast U.S. supply of beef grains, in addition to the surpluses that are developing in production in Ontario, the requirements of grain from western Canada . . . —certainly in the figures that I have looked at—are going to be diminishing in the years ahead. I think Quebec itself is increasing production of grains, which will have an impact as well.

I think I heard in the brief of the United Grain Growers this morning that they indicated that rather than increase the livestock production in western Canada, they were more concerned with maintaining what was already here. I think I would share that view.

The Chairman: Thank you. *Merci, monsieur Tessier.*

Mr. Neil, 15 minutes.

Mr. Neil: Thank you very much, Mr. Chairman.

I would like to welcome Mr. Pound to the committee hearings. I have known him for some time. I always appreciate his attendance at committee meetings. I do not always agree with him, but I have always found him to be forthright and outspoken when it comes to answering any questions that have to do with the Canadian Wheat Board or the grain handling and transportation system.

As we are dealing with Bill C-155, I would like to ask Mr. Pound if there are any aspects of the bill that concern him or that he would like to make comments on, and what agencies will be set up under the bill that he will have to have dealings with. I would like his general comments and specific comments if I could, please.

Mr. Pound: That is a tough one, Mr. Neil. You are getting tougher as years progress.

Mr. Neil: Well, Mr. Pound, then let us talk about the Grain Transportation Agency. What do you feel about that? Do you feel it has too many powers, not enough powers? What is your position on it?

[Traduction]

Le président: Monsieur Pound.

M. Pound: Merci beaucoup. Ce sont des questions très intéressantes.

Tout d'abord, je peux vous dire que les relations de travail sont très harmonieuses entre les différents organismes s'occupant de la production et du transport des céréales et qui sont basés à Winnipeg. Les choses sont d'autant plus faciles que nous sommes situés au centre du pays. Nous avons des contacts chaque jour, et même chaque heure, et je pense que nos divergences restent très minimes.

Vous m'avez posé une question au sujet des conséquences du projet de loi sur l'élevage dans l'Ouest et dans l'Est; je crois qu'au Canada on a tendance à adopter une attitude un peu trop introvertie, ce qui nous amène à nous refermer sur nous-mêmes; cela s'explique sans doute parce que notre pays est très vaste.

Étant donné que le Québec se trouve à proximité d'importantes sources d'approvisionnement américaines en matière de céréales fourragères, sans parler des surplus qui s'accumulent en Ontario, l'Ouest du Canada, d'après les chiffres que j'ai pu voir, verra la demande de céréales diminuer au cours des prochaines années. Le Québec a d'ailleurs décidé d'augmenter la production de céréales, ce qui aura aussi un impact.

Si je me souviens bien, les United Grain Growers ont déclaré ce matin que le problème n'était pas tellement d'augmenter l'élevage dans l'Ouest du Canada, mais plutôt de le maintenir à son niveau actuel. Je suis assez d'accord avec eux.

Le président: *Merci. Thank you, Mr. Tessier.*

Monsieur Neil, vous avez 15 minutes.

M. Neil: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à M. Pound; je le connais depuis un certain temps et c'est toujours avec beaucoup de plaisir que je l'écoute lorsqu'il comparaît. Je ne suis pas toujours d'accord avec lui, mais je sais qu'il répond toujours très franchement aux questions qui lui sont posées au sujet de la Commission canadienne du blé ou du système de manutention et de transport des céréales.

En ce qui concerne le bill C-155, j'aimerais demander à M. Pound si certaines de ses dispositions le préoccupent ou s'il a des commentaires à faire là-dessus, notamment au sujet des organismes qui seront créés en vertu de ce bill et avec lesquels il devra traiter. J'aimerais donc savoir ce qu'il en pense, sur un plan à la fois général et particulier, si c'est possible.

M. Pound: Il m'est difficile de vous répondre, monsieur Neil; on dirait que vous vous endurecissez avec le temps.

M. Neil: Dans ce cas, monsieur Pound, parlons de l'Office du transport du grain; qu'en pensez-vous? A-t-il trop de pouvoirs ou pas assez?

[Text]

Mr. Pound: Of course, I am one who believes that as little government interference in any operation as possible always works better. That is a basic philosophy of mine; I have shared it with many people over the last 10 or 12 years, so I think everybody knows my view on that. I suppose if we have to have somebody to arbitrate the distribution of cars, then so be it.

Certainly the position of the commission at the time the hearings were going on was that the administration of the distribution should be kept to a minimum if possible. In the deliberations that went on, the commission indicated that we wanted to make sure there was no dilution of the powers under the Canada Grain Act, because at some points in time it looked like we were going to have split jurisdiction over certain areas. It is difficult enough, as you can appreciate, to manage an organization such as the commission when you have to get agreement within the organization itself without having to depend on two or three other organizations as well.

So I think there has to be clear delineation as far as the different organizations are concerned to know where everybody stands in relation to distribution.

Mr. Neil: Do you feel that the delineation as set out in the act is not clear enough or specific enough with respect to the agency or the administrator?

Mr. Pound: I think there is a section in there now that says that powers that belong to the Canadian Grain Commission . . . Section 19.(2):

The provisions of this Part respecting the duties and functions of the Administrator do not restrict the powers of the Canadian Grain Commission under the Canada Grain Act respecting the handling of grain in elevators.

I think that part is very clear.

Mr. Neil: Are there any changes or any amendments you would like to see to the act as Chief Commissioner of the Grain Commission?

Mr. Pound: I find that a difficult question, Mr. Neil. As much as I am an employee on the federal service payroll, I think it is difficult for me in drafting to take a stand one way or the other on that.

Mr. Neil: Have you any comments about the Senior Grain Transportation Committee?

Mr. Pound: I like very small committees, preferably one. If you have to have more, fine.

Mr. Mayer: How about three, with two absent?

Mr. Pound: That is good, too; I like that.

Mr. Neil: So you feel then that a committee of 21 is rather unwieldy?

Mr. Pound: I suppose it depends on what you wish to accomplish. Certainly that is a very, very large committee, because you are dealing with a very, very complicated industry.

[Translation]

M. Pound: J'estime, bien sûr, qu'il vaut toujours mieux réduire au minimum l'intervention du gouvernement. C'est un principe fondamental pour moi, et je ne m'en suis jamais caché au cours des dix dernières années. Toutefois, s'il nous faut quelqu'un pour arbitrer l'affectation des wagons, alors il faut le faire.

Pendant le processus de consultation, la Commission estimait que l'administration de l'affectation des wagons devrait être réduite au minimum, dans la mesure du possible. Au cours des audiences, la Commission a fait savoir qu'elle voulait s'assurer qu'il n'y aurait aucune dilution des pouvoirs conférés par la Loi sur les grains du Canada, car à un moment donné, nous avions l'impression qu'il y aurait des chevauchements de juridiction. Vous comprendrez qu'il est déjà assez difficile de diriger un organisme comme la Commission et de réussir à dégager un consensus au sein même de cette commission, sans avoir à dépendre de deux ou trois autres organismes.

Il faut donc que les pouvoirs des différents organismes soient clairement définis afin que l'on sache bien à quoi s'en tenir.

M. Neil: Selon vous, la définition des pouvoirs de l'Office ou de l'administrateur n'est pas assez claire dans le projet de loi?

M. Pound: Au sujet des pouvoirs appartenant à la Commission canadienne du grain, l'article 19(2) stipule que:

Les dispositions de la présente partie relatives aux fonctions de l'administrateur ne limitent pas les pouvoirs de la Commission canadienne des grains prévus à la Loi sur les grains du Canada concernant la manutention du grain dans les éleveurs.

Je pense que c'est très clair.

M. Neil: En tant que responsable de la Commission canadienne du grain, quels changements ou modifications recommanderiez-vous d'apporter au projet de loi?

M. Pound: Vous me posez une question très difficile, monsieur Neil. En tant qu'employé du gouvernement fédéral, je ne peux pas me permettre de critiquer en quoi que ce soit le libellé d'un projet de loi.

M. Neil: Avez-vous des remarques à faire en ce qui concerne le Comité supérieur du transport du grain?

M. Pound: Je préfère que les comités soient réduits à leur strict minimum, et je préfère encore qu'il n'y en ait qu'un. Si vous en voulez plus, parfait.

M. Mayer: Et quand il y en a trois, et que deux sont absents?

M. Pound: C'est pas mal non plus.

M. Neil: Vous pensez donc qu'un Comité de 21 membres représente une bureaucratie trop lourde?

M. Pound: Tout dépend, je suppose, des objectifs que vous poursuivez. Il est évident que le nombre de membres du comité en question est très important, mais il ne faut pas oublier que l'industrie dont il aura à s'occuper est très complexe.

[Texte]

Mr. Neil: And do you feel that the members of this committee are people who should have expertise in particular areas in order to function properly?

Mr. Pound: Certainly it would be beneficial.

Mr. Neil: Have you any feeling with respect to producer representation on the Senior Grain Transportation Committee in view of the fact that the producers are the people who are affected most when it comes to this bill?

Mr. Pound: I am confused as to who represents producers, because 80% of the system is owned by producers, which are represented on the committee. The Canadian Wheat Board has been established to market grain on behalf of producers. The Canadian Grain Commission mandate stipulates it shall be in the producers' interest. So I am not sure who really looks after producers. It is a difficult area. Certainly if those agencies cannot represent producers, then I think you should scrap the committee and make it all farmers.

• 2050

Mr. Neil: Do you feel you would have any difficulty in working with a committee of this size? What would your relationship be to this committee as you see it?

Mr. Pound: We would work in a co-operative manner.

Mr. Mazankowski: You are getting more diplomatic with age.

Mr. Neil: I cannot believe it.

The Chairman: Do you have any more questions?

Mr. Neil: No, I would defer to one of my colleagues.

The Chairman: Just before you do, I would like to point out that in about 11 minutes Mr. Neil asked somewhere in the vicinity of a dozen questions, and got answers for them. I am not sure what his comments would be on the answers, but they were very succinct answers, which proves that a lot can happen in 11 minutes.

To which colleague are you deferring?

Mr. Neil: To whoever wants to ask a question.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: You have three minutes, Mr. Murta.

Mr. Murta: Yes, I will just ask a small question.

The Chairman: No, I am sorry, you have eight minutes. Mr. Neil asked all those questions in seven minutes.

Mr. Murta: I will not be taking my full eight minutes. I would just like to follow up on the last question that Mr. Neil asked; that is, the working relationship that you would envisage with the Canadian Grain Commission vis-à-vis the structure we are talking about at the present time. Will it be any different, in your opinion—or that you have been led to believe by anybody you have been talking to—than the relationship you now have with the Grain Transportation

[Traduction]

M. Neil: Pensez-vous que les membres de ce Comité devraient être des spécialistes dans certains domaines pour que cela fonctionne bien?

M. Pound: Ce serait sans doute souhaitable.

M. Neil: Que pensez-vous du nombre de membres qui représenteront les producteurs au sein de ce Comité supérieur sur le transport du grain, étant donné que les producteurs sont ceux qui sont les plus touchés par ce projet de loi?

M. Pound: Il est difficile de savoir qui doit représenter les producteurs car 80 p. 100 du système appartient aux producteurs, lesquels sont représentés à ce Comité. La Commission canadienne du blé a été créée pour commercialiser les céréales au nom des producteurs. Son mandat stipule qu'elle doit le faire dans l'intérêt des producteurs. Je ne sais donc pas très bien qui exactement protège les producteurs. C'est difficile de le savoir. Certes, si ces organismes ne peuvent pas représenter les producteurs, alors je pense qu'il vaudrait mieux abolir le Comité et n'avoir que des agriculteurs.

M. Neil: Pensez-vous que vous aurez des difficultés avec un comité aussi nombreux? Comment envisagez-vous vos relations avec lui?

M. Pound: Nous pourrions certainement collaborer.

M. Mazankowski: Avec l'âge, vous devenez vraiment un fin diplomate.

M. Neil: Je n'en crois rien.

Le président: Avez-vous d'autres questions?

M. Neil: Non, j'aimerais céder ma place à l'un de mes collègues.

Le président: Auparavant, j'aimerais simplement signaler à tout le monde qu'en l'espace de 11 minutes, M. Neil a posé une douzaine de questions auxquelles il a obtenu des réponses. Je ne sais pas ce qu'il pense des réponses qu'il a obtenues, mais elles étaient très succinctes, ce qui prouve qu'on peut faire mal de travail en l'espace de 11 minutes.

A quel collègue cédez-vous votre place?

M. Neil: À celui qui veut.

M. Murta: Merci, monsieur le président.

Le président: Vous avez trois minutes, monsieur Murta.

M. Murta: Ma question sera très brève.

Le président: Non, excusez-moi, vous avez huit minutes. En effet, M. Neil a posé toutes ses questions en l'espace de sept minutes.

M. Murta: Je n'aurai pas besoin de huit minutes. Je voudrais revenir sur la dernière question posée par M. Neil, à savoir les relations de travail que la Commission canadienne du grain envisage d'établir avec la structure proposée dans ce projet de loi. Pensez-vous que ces relations seront différentes de celles que vous avez aujourd'hui avec l'Administration du transport du grain, ou seront-elles à peu près les mêmes?

[Text]

Authority, GTA? Will it be basically the same kind or the same type of working relationship?

Mr. Pound: Of course, when you are working with an agency that has limited powers they are always very co-operative. If you give them substantial powers I am not sure how co-operative they are going to be. I will have to discuss that with Ted, I guess. That is one I think we are going to have to wait and find out.

Mr. Murta: That is fine, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. Mr. Althouse.

Mr. Althouse: You mentioned in your opening remarks that the Canadian Grain Commission has been around since 1912. As well as grading and the other functions you mentioned, one of the jobs that I recall was assigned to you in 1912 was the keeping of a car order book for those producers who did not want to be tied down to an elevator company and those services. How do you maintain that car order book and issue cars now in a modern system, with the Grain Transportation Authority, Canadian Wheat Board, and private concerns all having to be looked after?

Mr. Pound: There is a section under the Canada Grain Act that stipulates that the commission shall allocate within each week a certain percentage of cars to be available for direct shipment by producers. That weekly allocation is established by order in council.

Mr. Althouse: Do those weekly allocations change over time, given demand? Are they changed annually, semi-annually, or when?

Mr. Pound: They are reviewed annually. We have just increased, for example, the allocation of rapeseed cars from 5% to 7% of the weekly allocation.

Mr. Althouse: Do you have a separate allocation for each type of grain that might have a producer car called for?

Mr. Pound: The other grains all receive 5% weekly allocations.

Mr. Althouse: I see. So when you get to the end of a crop year and get a high demand, allocations just cannot always keep up with the demand.

Mr. Pound: We review in an historic manner the applications for cars to make sure there are no unneeded restrictions in the allocation of cars. For example, we reviewed barley this year. We had a fairly large backlog of barley cars, which we discovered in our assessment was created by a specific situation. We felt it was not an ongoing problem; it was unique to that particular period of time, and was one that we probably will not be faced with during the next year. For that reason, we left that allocation at 5% for the ensuing year.

We try to establish the percentages on a yearly basis in order to give everyone lots of lead time so they know precisely what is available to them.

[Translation]

M. Pound: Lorsqu'un organisme a des pouvoirs limités, il se montre toujours prêt à collaborer. Par contre, si vous lui donnez des pouvoirs importants, il est difficile de prévoir comment il réagira. Il faudra sans doute que j'en parle avec Ted. En tout cas, je crois qu'il faudra attendre de voir.

M. Murta: C'est tout, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Murta. Monsieur Althouse.

M. Althouse: Vous avez dit, dans vos remarques préliminaires, que la Commission canadienne du grain existait depuis 1912. Outre la classification et les autres fonctions dont vous avez parlé, vous étiez chargé, d'après le mandat qui vous a été donné en 1912, de tenir un registre des wagons à l'intention des producteurs qui ne voulaient pas être tributaires d'une société d'élevateurs et de services. Comment tenez-vous ce registre et comment affectez-vous les wagons aujourd'hui, compte tenu de l'Administration du transport du grain, de la Commission canadienne du blé et des autres intérêts privés qu'il faut également servir?

M. Pound: La Loi sur les grains du Canada stipule que la Commission doit offrir, chaque semaine, un certain pourcentage de wagons aux producteurs qui veulent expédier directement leurs produits. Cette affectation hebdomadaire est fixée par arrêté en conseil.

M. Althouse: Ces affectations hebdomadaires varient-elles en fonction de la demande? Sont-elles fixées annuellement, semestriellement ou autrement?

M. Pound: Elles sont révisées chaque année. Par exemple, nous venons de faire passer de 5 à 7 p. 100 le pourcentage de wagons affectés au transport du colza chaque semaine.

M. Althouse: Avez-vous un système d'affectation distinct pour chaque type de céréale?

M. Pound: Pour toutes les autres céréales, le pourcentage d'affectation hebdomadaire est de 5 p. 100.

M. Althouse: Je comprends. Dans ce cas, lorsque la demande est très élevée à la fin d'une année-récolte, le pourcentage d'affectation n'est pas toujours suffisant.

M. Pound: Nous tenons compte de l'évolution historique de la demande en matière de wagons afin de s'assurer qu'il n'y aura pas de contraintes inutiles. Par exemple, nous avons réexaminé le pourcentage relatif à l'orge cette année car nous avons constaté qu'un grand nombre de wagons destinés au transport de cette céréale n'avaient pas été utilisés; nous nous sommes cependant rendu compte que cela était dû à une situation bien particulière, qui ne se reproduirait certainement pas l'année prochaine. C'est la raison pour laquelle nous avons maintenu le pourcentage à son niveau de 5 p. 100 pour l'année prochaine.

Nous essayons de fixer ces pourcentages annuellement afin que chacun sache, assez longtemps à l'avance, à quoi s'en tenir exactement.

[Texte]

Mr. Althouse: When I was in the Peace River block a couple of weeks ago there were a number of instances where producers were having difficulty. They were not getting a car because the allocation had been exceeded. These were to complete contracts they had signed with, I believe, UGG. The cars were not available to complete the contract as ordered. Was that the particular case?

Mr. Pound: The percentage of allocation is in relation to the volume of grain that is being moved. For example, if you are shipping no cars or rye, for example—and that is one of the areas we had some problems with—if there are no rye cars being shipped during that week there are no producer cars available; 5% of nothing is still nothing. That created a problem, because there was no rye moving. In the case of flax, we had a limited period of time when this same situation existed.

Mr. Althouse: Okay. The Canadian Grain Commission, does it get involved in the meetings with the GTA and the other groups on occasion when meetings are held? You are part of that group, whether it is official or unofficial, I recall.

Mr. Pound: Yes, we are, because the commission is involved in the day-to-day operations of the grain industry. They have to be on top of what the fluctuations are because of the requirements of inspection or weighing people throughout the system. We take part in the weekly meetings.

Mr. Althouse: They are weekly meetings. How many groups attend now, and how many people?

Mr. Pound: From the commission?

Mr. Althouse: No, from all parts of the industry. How large are those meetings now?

Mr. Pound: That question I am going to have to defer; I am not sure... The railways, the grain companies, the Wheat Board, and the GTA—ourselves.

Mr. Althouse: Do they send one person each, or two?

Mr. Pound: We will send a person, depending on what specific area they are looking at.

Mr. Althouse: So they are relatively small meetings compared to the kind of advisory meetings that will be structured under this proposed legislation.

Mr. Pound: You are talking about two different things: You are talking about operating committees and about policy committees.

Mr. Althouse: That is right; this is the advisory, yes.

Mr. Pound: The operating people are the ones who are involved in those.

Mr. Althouse: At the moment there is no such policy group, I take it.

Mr. Pound: Yes, there is a senior transportation committee that meets now on a fairly regular basis.

[Traduction]

M. Althouse: Lorsque je me trouvais à Peace River il y a deux semaines, j'ai constaté à plusieurs reprises que les producteurs avaient des difficultés. Ils ne pouvaient pas avoir de wagons parce que le pourcentage qui leur était offert avait été atteint. Il leur fallait pourtant respecter les contrats qu'ils avaient signés avec l'UGG, je crois. Ils n'avaient donc pas les wagons nécessaires pour achever l'exécution de leur contrat. Était-ce un cas particulier?

M. Pound: Le pourcentage d'affectation est calculé en fonction du volume de céréales transportées. Par exemple, si aucun wagon de seigle n'est expédié pendant une semaine donnée, et c'est un domaine dans lequel nous avons eu des problèmes, il n'y a pas de wagon de producteurs disponibles; 5 p. 100 de zéro, c'est toujours zéro. Cela a créé un problème car il n'y avait aucune expédition de seigle. Dans le cas du chanvre, nous avons connu la même situation pendant une période limitée.

M. Althouse: Bien. J'aimerais savoir si la Commission canadienne du grain se réunit à l'occasion avec l'ATG et les autres groupes? Vous faites partie de ce groupe, à titre officiel ou non, si je me souviens bien.

M. Pound: Oui, car la Commission s'occupe des activités quotidiennes de l'industrie céréalière. Il faut être parfaitement au courant des fluctuations étant donné les contrôles et les inspections auxquels le système est soumis. Nous assistons aux réunions hebdomadaires.

M. Althouse: Il s'agit donc de réunions hebdomadaires. Combien de groupes y assistent, combien de personnes?

M. Pound: De la Commission?

M. Althouse: Non, de tous les secteurs de l'industrie. Combien de personnes assistent à ces réunions?

M. Pound: Je crois que je vais être obligé de demander à quelqu'un d'autre de répondre; je crois qu'il y a les sociétés de chemins de fer, les sociétés céréalières, la Commission canadienne du blé, l'ATG et nous.

M. Althouse: Chaque organisme envoie-t-il un représentant ou deux?

M. Pound: Nous envoyons un représentant, qui est choisi selon le sujet qui sera débattu.

M. Althouse: Il s'agit donc de réunions assez restreintes, en comparaison des réunions de consultation qui sont prévues dans le cadre de ce projet de loi.

M. Pound: Vous parlez de deux choses différentes; il y a en effet les comités d'exploitation et les comités d'orientation.

M. Althouse: C'est exact, il s'agit de l'aspect consultatif.

M. Pound: Ce sont ceux qui s'occupent de l'exploitation du système qui y participent.

M. Althouse: Pour l'instant, je ne pense pas qu'il y ait de groupe d'orientation.

M. Pound: Si, il existe un comité supérieur des transports qui se réunit assez régulièrement.

[Text]

Mr. Althouse: Is it made up of the same group?

Mr. Pound: Basically the same group.

Mr. Althouse: Do you send someone to that group as well?

Mr. Pound: I attend the meetings when I am in town.

Mr. Althouse: And it is a much smaller group than is recommended in this legislation as well?

Mr. Pound: It is slightly smaller than what is recommended.

Mr. Althouse: Who is now being left out, just the farm groups and the feed grain users? Or are there others that are not there now?

Mr. Pound: No individual farmers sit on there, and no feed users sit on there at the present time.

Mr. Althouse: Those are the only two groups that are missing; okay.

We have had some comparisons today from various witnesses concerning the efficiency of Canadian ports versus U.S. ports and the efficiency of our system versus their system. I know that is not probably your main area of concern, but I expect that as a commission you occasionally do compare yourselves to the neighbours.

What is our carry-over position in the last two or three years versus their carry-over position in terms of carry-over as a percentage of annual marketings?

Mr. Pound: Those figures I do not keep available; you are getting now into the market area, and that of course the Wheat Board looks after. The thing I do concern myself with is the viability of operations; for example, how the terminal elevators operate at Seattle versus the terminal elevators at Vancouver, the turnaround times in the St. Lawrence versus the turn-around times on grain in the south, and things like that.

Mr. Althouse: How do we compare at the moment, then, between Seattle and Vancouver? It seems to me that is about as close a comparison as we are liable to get of the two systems.

• 2100

Mr. Pound: It is difficult to make a direct comparison because the terminals in the United States generally do not clean, while the terminals in Canada do clean the grain. I think I would have to say the terminal system in Canada is relatively efficient. Transfers in the St. Lawrence I think, are very efficient. We have elevators down there using turnaround and space utilization of 35 times during the year, which I think is very good. We hear American comparisons of 25 to 40, so I think we are in the ball park.

Mr. Althouse: Today we were told something in the order of 50.

Mr. Pound: Fifty in the U.S.?

[Translation]

M. Althouse: Est-il composé des représentants du même groupe?

M. Pound: À peu près.

M. Althouse: Envoyez-vous aussi un représentant aux réunions de ce groupe?

M. Pound: J'y assiste moi-même lorsque je suis en ville.

M. Althouse: Ce groupe est beaucoup plus restreint que celui que recommande le projet de loi?

M. Pound: Un peu plus restreint, en effet.

M. Althouse: Qui donc a-t-on écarté? Uniquement les groupes d'agriculteurs et les utilisateurs de céréales fourragères, ou y en a-t-il d'autres?

M. Pound: Non, les agriculteurs y sont représentés mais, pour l'instant, il n'y a aucun représentant des utilisateurs de céréales fourragères.

M. Althouse: Ce sont donc les deux seuls groupes qui n'y sont pas représentés. Bien.

Plusieurs témoins nous ont fait des comparaisons aujourd'hui entre l'efficacité des ports canadiens et celle des ports américains, en d'autres termes entre l'efficacité de notre système et celle du leur. Je sais que cela ne relève pas directement de votre mandat, mais votre Commission fait certainement, de temps à autre, des comparaisons avec nos voisins.

Quels ont été vos reports, chaque année, et quel pourcentage ont-ils représenté du volume que vous avez commercialisé annuellement?

M. Pound: Nous ne calculons pas ces chiffres car ils concernent l'aspect commercialisation, lequel relève de la Commission canadienne du blé. Ce qui me préoccupe, moi, c'est la viabilité des opérations; par exemple, comment les élévateurs terminaux de Seattle fonctionnent par rapport à ceux de Vancouver, les fréquences de rotation sur le Saint-Laurent par rapport à celles de nos voisins du Sud etc.

M. Althouse: Quelle comparaison peut-on faire, à l'heure actuelle, entre Seattle et Vancouver? J'ai l'impression que c'est la comparaison la plus précise que nous puissions faire entre les deux systèmes.

M. Pound: Il est difficile de faire une comparaison directe car les terminaux américains, en général, ne nettoient pas les céréales, contrairement aux terminaux canadiens. À mon avis, le système de terminaux au Canada est relativement efficace. Les transferts sur la voie maritime du Saint-Laurent se font, je crois, de façon très efficace. Là-bas, certains de nos élévateurs sont rechargés 35 fois par an, ce qui représente une fréquence de rotation excellente. D'après ce que j'ai entendu, ce chiffre oscille entre 25 et 40 aux États-Unis, de sorte que les deux systèmes sont comparables.

M. Althouse: Pourtant, aujourd'hui, on nous a parlé d'une fréquence de rotation de l'ordre de 50.

M. Pound: Aux États-Unis?

[Texte]

Mr. Althouse: Yes. New Orleans was alleged to be about 50.

Mr. Pound: That is quite possible where you have a straight through-put.

Mr. Althouse: And a year-round supply of grain coming in.

The Chairman: Last question, Mr. Althouse.

Mr. Althouse: We had one other thing come up today which I had better get in now. It is the question of railcar demurrage charges on screenings which are pelletized, and was raised by Arctic and Continental Grain. Apparently, for reasons of random pulling of cars at the terminals, all other grains were exempted from demurrage charges. I am wondering if you know anything about the lack of an exemption for those kind of screenings because they are pelletized. Is there more to this story than what we heard this afternoon? Or does the Grain Commission have anything to do with this?

Mr. Pound: I am a great believer in every service carrying a charge. I think there is an exception there where grain per se does not carry a charge for storage where screenings do. To correct the problem, I would put a storage charge on the grain as well. It may not be too receptive to a lot of people, but I think every time you provide a service, you should provide a charge.

Mr. Althouse: How would you square up the problem of random selection at the yards just outside the terminal. It is just like being pulled from a hat.

Mr. Pound: Storage charges or demurrage charges do not generally take place until the product is placed before the facility to be unloaded, once it is spotted.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse. The Conservatives have about five minutes left, which Mr. Mayer wants. Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. I have lots of things to ask Mr. Pound.

One of the things I would like the commissioner to clarify for me, if he could, is what the regulation has to do with producer cars. I am under the impression, rightly or wrongly, that producers are entitled to produce their cars, period, as a basic right since 1902. You mention the commission has been around since 1912 but producer cars, as a right, go back even further than 1912, Mr. Pound. Could you enlighten the committee? Mr. Murta says you look very good for your age, I have to concur.

Mr. Pound: Thank you very much. If I have to appear before many more committees I may not look so good.

The present Canada Grain Act stipulates the commission shall establish for each week, a percentage of available cars to

[Traduction]

M. Althouse: Oui, à la Nouvelle-Orléans, d'après ce qu'on a dit.

M. Pound: C'est tout à fait possible lorsque le débit est constant.

M. Althouse: Et que les approvisionnements de céréales arrivent régulièrement pendant toute l'année.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Althouse.

M. Althouse: Je vais donc en profiter pour aborder une autre question qui a déjà été soulevée aujourd'hui. Il s'agit des frais de surestaries ferroviaires imposés aux criblures qui sont réduites en pastilles; cette question a été soulevée par Arctic and Continental Grain. Apparemment, parce que les wagons étaient tirés au hasard aux terminaux, toutes les autres céréales étaient exemptées des frais de surestaries. Savez-vous pourquoi ces criblures ne sont pas exemptées? Est-ce tout simplement parce qu'elles sont transformées en pastilles? Y a-t-il d'autres explications que celle que nous avons entendue cet après-midi. La Commission canadienne du grain a-t-elle quelque chose à voir avec cela?

M. Pound: Je pars toujours du principe qu'un service rendu doit être rémunéré; il y a dérogation à ce principe si les céréales ne sont pas assujetties à des frais d'entreposage alors que les criblures le sont. Pour corriger le problème, il faudrait sans doute imposer des frais d'entreposage aux céréales également. Cela ne plaira peut-être pas à tout le monde mais, à mon avis, un service rendu doit toujours être rémunéré.

M. Althouse: Comment peut-on résoudre ce problème des wagons qui sont choisis au hasard dans les gares de triage contiguës au terminal? C'est vraiment le tirage au sort?

M. Pound: Les frais d'entreposage et les frais de surestaries ne sont généralement pas imposés avant que le produit ne soit placé devant l'installation à décharger, une fois que le wagon a été repéré.

Le président: Merci, monsieur Althouse. Il reste environ cinq minutes au parti conservateur, que M. Mayer voudrait utiliser. Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président. J'ai beaucoup de choses à demander à M. Pound.

J'aimerais savoir, entre autres, ce que le règlement a à voir avec les wagons de producteurs. J'ai l'impression, à tort ou à raison, que les producteurs ont le droit de fabriquer leurs propres wagons, et que c'est un droit qu'ils ont depuis 1902. Vous avez dit que la Commission avait été créée vers 1912, mais que les producteurs avaient le droit de fabriquer leurs propres wagons depuis plus longtemps. Pourriez-vous nous donner des précisions? M. Murta vous a dit que vous ne paraissiez pas votre âge, et je le pense aussi.

M. Pound: Merci beaucoup. Par contre, si je suis obligé de comparaître devant beaucoup d'autres comités, je risque de vieillir vite.

L'actuelle Loi sur les grains du Canada stipule que la Commission doit fixer, chaque semaine, le pourcentage de

[Text]

be used by the producers. Those percentages are established under that section of the act.

Mr. Mayer: Excuse me. What about determining what percentage is the right percentage?

Mr. Pound: You start off by the seat of your pants, as we did, and establish a level in relation to what you think is going to be required. You then make adjustments as we have just completed, depending on the number of applications which have been presented.

Mr. Mayer: Because I know from my own experience in my own constituency, there has been some concern in the past year over the number of cars which have been available to producers. I think this is a relevant point for the committee, because as tariffs go up for handling, and if there is a possibility of a producer option as far as payment is concerned, I think you are going to see more and more requests for producer cars.

But let me ask you this: Do you see any problems with allowing more than one producer to have access to producer cars? This would involve more than one permit book.

Mr. Pound: I see an increase of four times in the number of applications for producer cars, but I am not saying it is a problem. I am just pointing out a fact.

Mr. Mayer: Yes. That is my next question. Would it be a problem?

Mr. Pound: As long as the percentage is regulated. For example, one of the problems we had this year was requirements for rye cars to Thunder Bay. There is not much benefit to the system in total of plugging up a terminal elevator with rye which is not required. We have the same thing with barley, for example, for a short period of time during the winter.

Mr. Mayer: Why would it be any different if an individual producer does that, rather than produce it through an elevator company?

Mr. Pound: We would not let an elevator company do it either.

Mr. Mayer: You would not let a producer do it either. I mean, presumably he has to have quota to do it.

Mr. Pound: You have to have quota but, in addition, because of the high volumes of grain going through, you have to be able to get the stuff out the other end of the pipe. There is no use filling the pipe and plugging it up at one end if it is not going to run out the other, which is the situation with rapeseed at Vancouver. We have a lot of people wanting to ship rapeseed to Vancouver, but 100,000 tonnes a month is going out of Vancouver. There is not much sense in shipping 120,000 tonnes a month out there because you are soon going to end up with everything filled up with rapeseed.

[Translation]

wagons que pourront utiliser les producteurs. Ces pourcentages sont fixés en vertu de l'article afférent de la loi.

M. Mayer: Excusez-moi. Comment déterminez-vous que ce pourcentage est celui qui convient?

M. Pound: Vous commencez par le commencement en fixant un niveau correspond aux besoins que vous prévoyez. Ensuite, vous faites des ajustements, ce que nous venons de faire, en fonction du nombre de demandes qui sont soumises.

M. Mayer: Pourtant, je sais que, dans ma propre circonscription, il y a eu l'année dernière des problèmes parce qu'il n'y avait pas assez de wagons pour les producteurs. Je pense que c'est une question qui intéresse le Comité car, étant donné que les tarifs de manutention vont augmenter, si le producteur dispose de la liberté de choix en ce qui concerne la méthode de paiement, je crois que vous allez recevoir de plus en plus de demandes pour des wagons de producteurs.

Permettez-moi de vous poser la question suivante: à votre avis, cela poserait-il des problèmes si l'on autorisait plus d'un producteur à avoir accès à des wagons de producteurs? Il faudrait alors plus d'un registre.

M. Pound: Je prévois que le nombre de demandes pour des wagons de producteurs va quadrupler, mais je ne dis pas que ce sera un problème. Je le mentionne simplement.

M. Mayer: Justement, je voulais maintenant vous demander si cela risque de poser des problèmes.

M. Pound: Non, du moment que le pourcentage est réglementé. Par exemple, l'un des problèmes que nous avons eus cette année concernait les demandes de wagons de seigle à destination de Thunder Bay. Il serait nullement bénéfique, pour l'ensemble d système, de bourrer un élévateur de terminal avec du seigle dont on n'a pas besoin. Nous avons eu le même problème avec l'orge, pendant une courte période, l'hiver dernier.

M. Mayer: Pourquoi cela serait-il différent si un producteur individuel le fait, plutôt que d'acheminer sa production par l'intermédiaire d'une société d'éleveurs?

M. Pound: Nous ne permettrions pas non plus à une société d'éleveurs de le faire.

M. Mayer: Mais vous ne permettriez pas non plus à un producteur de le faire. Bien sûr, il faudrait sans doute des quotas.

M. Pound: Oui, il faudrait un quota et, en plus, étant donné l'importance des quantités de céréales qui sont transportées, il faut être sûr qu'elles arriveront à destination. Il serait ridicule de remplir le tuyau en le bourrant à une extrémité si ça ne sort pas à l'autre extrémité, ce qui est le cas avec le colza à Vancouver. Nous avons beaucoup de producteurs qui veulent expédier du colza à Vancouver, mais il n'y a que 100,000 tonnes de colza qui sont exportées, chaque moi, à partir de Vancouver. Il serait ridicule d'en expédier 120,000 tonnes car, tôt ou tard, tous les entrepôts seront remplis de colza et ne pourront plus accueillir d'autres céréales.

[Texte]

Mr. Mayer: Let me ask you another question relating to your responsibilities. I think a lot of people wonder why handling charges have to be as high as they are. They blame the commission, rightly or wrongly, for allowing the ceiling on handling charges to go so high. I have heard the statement many times. Is the commission acting in the best interests of the producers or are they acting in the best interests of the grain companies? I wonder how you justify some of the increases in handling charges we have had in recent times. I do not know whether the figures I have here are right, but I think the gist is right. They show handling charges have gone up something like 20% a year for the last 10 years.

Mr. Pound: No, it is not right. It is a little high. If the commission had not taken a realistic approach and recognized that instead of costing \$100,000 to build an elevator in the country, it now costs \$1.5 million to \$2 million, the Parliament of Canada would face the same situation in the gathering system with grain in western Canada as you are faced with today with railways. You would have had a very underfinanced system, and I do not think that is beneficial to producers.

You can still travel across western Canada as you fellows do, and see a lot of elevators which were built 50 years ago. They are still there. They have 15, 20, 30-tonne scales in it. I heard somebody today, and I have visited farmers themselves. Last week I visited a farmer in southern Alberta who said, it is 8 miles to the closest elevator; it is 35 miles to the next one. I have a truck which hauls 1,000 bushels of grain. I can make the 35-mile trip quicker than I can the 8-mile trip because they have to weigh every little 50 bushels on the back hopper. We still have a gathering system deficient in capital for renovation in spite of the existing tariffs.

Mr. Mayer: You raise many questions which we could discuss for the rest of the evening. Do you know what the handling charges are in the United States? What would they be there?

Mr. Pound: It is difficult to make a direct comparison because the cost of merchandising, the profits of merchandising, are included in the handling there as well. Because we make comparisons on terminal charges to make sure we are not far out of line, I can tell you, internationally, Canada generally has the lowest tariffs of any controlled program in the world.

Mr. Mayer: Mr Murta wants to ask a question.

The Chairman: Thank you.

Mr. Murta: Just one supplementary question, coming back to what Mr. Mayer was indicating in terms of producer cars. They are allocated on a percentage basis of the total cars. Do you foresee an increase in the percentage for the next crop year? In other words, will producers be able to look forward to more producer cars on a percentage basis than they have in the past?

[Traduction]

M. Mayer: Permettez-moi de vous poser une autre question en ce qui concerne vos responsabilités. Beaucoup de gens se demandent pourquoi les frais de manutention sont aussi élevés. Ils reprochent à la Commission, à tort ou à raison, d'avoir accepté que le plafond des frais de manutention soit aussi élevé. C'est ce qu'on m'a dit à maintes reprises. La Commission sert-elle vraiment les intérêts des producteurs ou bien ceux des sociétés céréalières? Comment pouvez-vous justifier certaines des augmentations de frais de manutention qu'on a connues récemment? Je ne sais pas si les chiffres que j'ai ici sont exacts, mais je crois que oui, grosso modo. Or, ils indiquent que les frais de manutention ont augmenté d'environ 20 p. 100 par an au cours des 10 dernières années.

M. Pound: Non, c'est faux. C'est un peu trop élevé. Si la Commission n'avait pas adopté une approche réaliste en prévoyant qu'au lieu de payer 100,000 dollars pour faire construire un élévateur au Canada, il lui en coûterait maintenant 1.5 millions à 2 millions de dollars, le Parlement du Canada aurait le même problème avec le système de collecte des céréales dans l'Ouest que celui qu'il a aujourd'hui avec les chemins de fer. Le système n'aurait pas les ressources financières suffisantes, et de loin, ce qui ne serait pas bénéfique aux producteurs.

Si vous vous déplacez dans l'Ouest du Canada, comme vous le faites actuellement, vous verrez encore un grand nombre d'élevateurs qui ont été construits il y a 50 ans. Ils existent toujours. Ils sont équipés de balances de 15, 20 ou 30 tonnes. La semaine dernière, je me suis rendu chez un agriculteur du sud de l'Alberta qui m'a dit: l'élévateur le plus proche se trouve à huit milles, et le suivant à 35 milles. Mon camion peut transporter 1,000 boisseaux de céréales, et cela me prend moins de temps d'aller à celui de 35 milles qu'à celui de 8 milles où ils ne peuvent pas peser plus de 50 boisseaux à la fois. Donc, malgré les tarifs élevés, le système de collecte ne dispose pas encore des fonds suffisants pour rénover tous les anciens élevateurs.

M. Mayer: Vous soulevez des questions dont on pourrait parler pendant tout le restant de la soirée. Savez-vous à combien s'élèvent les frais de manutention aux États-Unis, actuellement?

M. Pound: Il est difficile de faire une comparaison directe car le coût et les profits de la commercialisation sont inclus dans les frais de manutention là-bas aussi. Nous comparons régulièrement les frais aux terminaux afin de nous assurer que les nôtres ne sont pas trop différents et je peux vous dire que, sur la scène internationale, le Canada a généralement les tarifs les plus bas parmi tous les systèmes contrôlés au monde.

M. Mayer: M. Murta voudrait vous poser une question.

Le président: Merci.

M. Murta: J'aimerais simplement poser une question supplémentaire à celle qu'a posée M. Mayer au sujet des wagons de producteur. Ces wagons sont affectés selon un pourcentage de la flotte totale. Envisagez-vous une augmentation de ce pourcentage pour la prochaine année-récolte? En d'autres termes, les producteurs peuvent-ils espérer avoir un pourcentage plus élevé que dans le passé?

[Text]

Mr. Pound: The percentage of producer cars which were used, and these figures are right off the top of my head, I think we have 5% allocated to wheat. I think we use something like 1.5% in total. We have 5% allocated to barley. I think we are probably around 3% there. There are surges. In the case of barley, in the past year, one company went out and actively promoted producer cars for their own benefit. I am not sure that is in the long-term interest of producers generally. But when you get surges in requirements, it is very difficult to control, because you throw the total system out. If we were to develop a cumulative system, for example, so if in one particular week the commission, in order to meet the requirements of producers, needed 30% of the cars for that crop, the rest of the industry could not operate because you would not have a system which would allow them to know where they were going. You would end up then with deficiencies in other areas.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

Mr. Mayer: If I could briefly, I am not so sure I agree with Mr. Pound on the last point and if we had some more time, I would love to take it up with you.

• 2110

The Chairman: That is a point that may properly be taken up, but I do not think it has all that much to do with our hearing tonight.

In any case, I want to thank Mr. Pound and his associates for being here. This exercise has proven that short questions generate short answers which generate a lot of information. I do not know, Mr. Pound, how satisfied the members are with your answers, but I would suggest that you would probably be a defence lawyer's dream on the witness stand. Thank you very much, sir, for coming. I enjoyed the information you put on the record. I enjoyed hearing the members ask questions quickly and get quick responses. Thank you very much, sir.

Mr. Pound: Thank you very much.

The Chairman: I now call Mr. Iain Angus who represents the New Democratic Party from Thunder Bay—Atikokan. The Thunder Bay Economic Development Council decided not to come. Welcome to the committee, Mr. Angus. If you have an opening statement I would ask you to make it now.

Mr. Iain Angus (Candidate, Thundery Bay—Atikokan NDP Riding Association): Thank you very much, Mr. Chairman and members of the committee. First let me thank you for the privilege of being here with you tonight, and secondly, for giving a number of Canadians an opportunity to speak their concerns on this, the most far-reaching issue we have seen in quite some time.

One disappointing note I would like to begin with—and it reiterates a comment in my covering letter, which was

[Translation]

M. Pound: En ce qui concerne le pourcentage pour les wagons de producteurs, je vous ai donné un chiffre à brûle-pourpoint de 5 p. 100. Cela concerne le blé. Au total, cela représente environ 1.5 p. 100. Pour l'orge, c'est aussi 5 p. 100. Nous en sommes peut-être autour de 3 p. 100. Il y a des hauts et des bas. Dans le cas de l'orge, l'année dernière, une société s'est mise à promouvoir activement l'emploi de wagons de producteurs dans son propre intérêt. Je ne sais pas si cela sert l'intérêt à long terme des producteurs en général. Toutefois, lorsqu'il y a des fluctuations énormes de la demande, il est difficile d'exercer un contrôle car tout le système risque de se bloquer. Si nous adoptions un système cumulatif, par exemple, et que, pendant une semaine donnée, la Commission avait besoin de 30 p. 100 des wagons pour répondre aux besoins des producteurs d'une certaine céréale, les autres secteurs de l'industrie ne pourraient pas fonctionner dans un tel climat d'incertitude. Ils ne sauraient en effet pas à quoi s'en tenir. On risquerait aussi de manquer de wagons dans d'autres secteurs.

Le président: Merci, monsieur Murta.

M. Mayer: Je ne suis pas tout à fait d'accord avec M. Pound à ce sujet-là et, si nous avions plus de temps, j'aimerais bien continuer cette discussion.

Le président: C'est une question qui mérite attention mais je ne crois pas qu'elle ait beaucoup à voir avec ce dont nous sommes saisis ce soir.

Quoi qu'il en soit, je tiens à remercier M. Pound et ses collègues d'être venus ici. Notre audience a prouvé que les questions brèves donnent lieu à des réponses très riches en renseignements. J'ignore dans quelle mesure nos membres sont satisfaits de vos réponses, monsieur Pound, mais à mon avis, vous feriez un avocat de la défense idéal. Merci beaucoup d'avoir bien voulu venir témoigner. Je vous suis reconnaissant des renseignements que vous nous avez fournis. J'ai aussi aimé le fait que nos membres vous aient posé des questions brèves auxquelles vous avez donné des réponses tout aussi brèves. Merci beaucoup, monsieur Pound.

M. Pound: Merci beaucoup.

Le président: Je vais maintenant demander à M. Iain Angus, qui représente le Nouveau parti démocratique de la région de Thunder Bay—Atikokan, de bien vouloir s'approcher. Le *Thunder Bay Economic Development Council* a décidé de ne pas venir. Soyez le bienvenu, monsieur Angus. Si vous avez des remarques liminaires à faire, je vous prie de commencer dès maintenant.

M. Iain Angus (candidat de l'Association du Nouveau parti démocratique de Thunder Bay—Atikokan): Merci beaucoup, monsieur le président et membres du Comité. D'abord, permettez-moi de vous remercier de m'avoir accordé le privilège de m'exprimer devant vous ce soir, et en second lieu, d'avoir donné la même occasion à d'autres Canadiens de discuter avec vous de l'une des questions les plus lourdes de conséquences dont nous ayons été saisis depuis longtemps.

D'abord, j'aimerais vous réitérer ma déception, dont j'ai d'abord fait état dans la lettre que j'ai fait parvenir à la

[Texte]

originally submitted to the commission—is my disappointment in not seeing this committee formally meet in Thunder Bay. We believe our port is very crucial to the total grain transportation system of this country. As you heard earlier today, and I am sure you have heard a number of other times, Thunder Bay handles 55% of our export grain.

We have a unique situation there, where we have in residence one of the few men in Canada—or women, for that matter—who can bring all of you back to Ottawa in the middle of the summer, when you really do not want to be there. I am speaking of the chairman of the grain handlers union, Frank Mazur, who, when he takes the democratic wishes of his membership, can shut down that port, indicating to the government at least the necessity of keeping it open. I would suggest that is only one indication of the need to consider Thunder Bay in every aspect of the legislation before you.

So just once again I would like to reiterate a request to have hearings in Thunder Bay. Although you only had two formal applications, one from myself and one from the Thunder Bay Economic Development Corporation, there is considerable interest in the community. It is just because we have not been as close to the issue as the farm communities of the west have been that we were not able to react as soon as the time line allowed us to.

I would like to mention three things of an historical nature that fit into the whole question of the legislation before you. These are historical milestones that are in fact being celebrated in Thunder Bay this very week-end. Two of them are extremely significant. The first was 100 years ago this summer, the Canadian Pacific line between the Lakehead and Winnipeg was completed. That fall, in 1883, the first shipment of grain went through to the Port of Port Arthur.

The second and equally significant event was the birth—on August 3, 1883, in Portage la Prairie, Manitoba—of Norman MacLeod Patterson. Twenty-five years later the Manitoba native formed N.M. Patterson & Sons Company, and for the last 75 years has been a prime participant in the storage, cleaning, and transportation of grain throughout this country. Senator Patterson celebrated his 100th birthday two days ago, and his company is being honoured, as well as he, tomorrow in Thunder Bay during our Port Days for their contribution to Thunder Bay and to the country.

Mr. Benjamin: And he is 100 years old tomorrow?

Mr. Angus: No, he was 100 years old two days ago. He spent 41 years in the Senate.

Mr. Chairman, members of the committee, in terms of the specifics of my brief, most of the information is there . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, a point of order.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

[Traduction]

Commission, du fait que le Comité ne siègera pas à Thunder Bay. Nous croyons en effet que notre port a une importance tout à fait primordiale eu égard au transport des grains dans notre pays. Comme vous l'avez entendu plus tôt aujourd'hui, et certainement à d'autres reprises, Thunder Bay reçoit 55 p. 100 de nos céréales destinées à l'exportation.

Notre situation est unique, en ce que nous comptons l'un des seuls hommes, ou des seules femmes, qui puisse vous forcer tous à revenir à Ottawa en plein milieu de l'été, c'est-à-dire au moment où vous ne le souhaitez pas. Il s'agit du président de la *Grain handlers union* (syndicat des manutentionnaires de grain), M. Frank Mazur, qui, s'il obéit à la volonté démocratiquement exprimée de ses membres, peut fermer le port faisant ainsi voir au gouvernement la nécessité de le maintenir ouvert. Ce n'est cependant qu'un moyen aidant à comprendre qu'il faut considérer Thunder Bay par rapport au projet de loi dont vous êtes saisis.

J'aimerais donc réitérer notre demande de tenir des audiences à Thunder Bay, même si vous n'avez reçu que deux demandes officielles, soit l'une de ma part et une autre de la *Thunder Bay Economic Development Corporation*, car notre collectivité le souhaite vivement. Si nous n'avons pas réagi aussi rapidement que possible à la question, c'est uniquement parce que nous étions plus éloignés que les centres ruraux de l'Ouest.

J'aimerais mentionner trois points historiques liés au projet de loi dont vous êtes saisis. Il s'agit d'événements qu'on est d'ailleurs en train de célébrer à Thunder Bay même, cette fin de semaine. Deux d'entre eux sont extrêmement importants. Le premier remonte à il y a cent ans cet été, il s'agit de l'achèvement de la construction du tronçon du Canadien Pacifique reliant Lakehead et Winnipeg. L'automne d'après, en 1883 toujours, le premier chargement de grain fut acheminé jusqu'à Port Arthur.

L'autre événement aussi significatif fut la naissance, le 3 août 1883, à Portage La Prairie, au Manitoba de Norman MacLeod Patterson. Vingt-cinq ans plus tard, cet homme créa l'entreprise N.M. Patterson & Sons, et ces 75 dernières années, cette dernière a joué un rôle primordial dans l'entreposage, le nettoyage et le transport des céréales dans notre pays. Le sénateur Patterson a célébré son centième anniversaire il y a deux jours, et demain, Thunder Bay lui rendra hommage ainsi qu'à sa compagnie, dans le cadre de nos journées du port, en remerciement de la contribution qu'il a apportée à Thunder Bay et au Canada.

M. Benjamin: Et il aura cent ans demain?

M. Angus: Non, il a eu cent ans il y a deux jours. Il a passé 41 ans au Sénat.

Monsieur le président, membres du Comité, pour ce qui est de mon mémoire, il comprend la plupart des renseignements relatifs à la question . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Mazankowski.

[Text]

Mr. Mazankowski: I am not sure whether this is in order or not, but I am just wondering, in view of the significance and the comments that have been made with respect to Mr. Patterson, whether it would not be appropriate for this committee to send a greeting and an acknowledgment on the event. I think it is most fitting that we are here, and I think it is most fitting that we acknowledge and recognize this great event.

The Chairman: I was just going to make the same suggestion at the end of opening remarks.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, that means he has been 75 years in business and he is 100 years old. How about that?

The Chairman: That is not bad for a start.

Mr. Angus: I am sure he would feel the same way.

Most of my comments, Mr. Chairman, are contained within the document before you. I should point out that you received earlier today a second version of the document. It is just some minor revisions for the most part, but there was an additional section in there that you will find on page 3; I will be referring to it in my remarks.

Those who I represent are concerned about the potential negative impact of Bill C-155 on the Port of Thunder Bay. We are of the belief that if the Crow rate is tampered with, it will eventually become cheaper to transport grain through the United States than through the Port of Thunder Bay. Specifically, it is our projection that by 1991-1992 it will be \$10 a metric tonne cheaper to ship grains through the Port of Duluth, our neighbour to the south, or down through New Orleans.

The specifics of my concern are detailed in the brief, but I would like to deal just very quickly with a philosophical aspect of it. You have heard over the last week or so about which method should be used to pay the subsidy: Should it go to the consumer or should it go to the railroads? My contention, and those I represent, feel that on one hand it really does not matter, but on the other, from a bureaucratic point of view, it would make more sense to go to the railroads.

From the point of view of the consumer and the producer, they are really no different. If a consumer, a Canadian consumer, can get a product at a cheaper price by buying it in the United States, he will more than likely do so. The same can be said for a producer who can ship grain to market through the U.S. for a lower price than through Thunder Bay. When it is seen to be coming directly from his pocket, concern for his Canadian neighbour will become less important than his own personal well-being. All we have to do is look at the situation with the Canadian automobile industry to see how relevant that comment is.

While we understand the nature of the concern of the producer and the potential for the shifting of emphasis to American ports, we are also concerned about the willingness of the railroads to make decisions on the basis of what is good for

[Translation]

M. Mazankowski: Je ne suis pas sûr que la remarque sera jugée recevable, mais je me demandais, étant donné les observations significatives qu'on vient de faire au sujet de M. Patterson, ne conviendrait-il pas que notre Comité lui envoie ses bons vœux pour contribuer à la célébration de cet important événement. Il est tout à fait indiqué que nous soyons ici, mais je crois qu'il l'est tout autant de reconnaître l'importance de cet événement très significatif.

Le président: J'allais proposer la même chose à la fin des remarques liminaires.

M. Benjamin: Monsieur le président, il a cent ans, ce qui signifie qu'il est en affaires depuis 75 ans. Que pensez-vous de cela?

Le président: Ce n'est pas mal.

M. Angus: Je suis certain qu'il est du même avis.

Monsieur le président, la plupart de mes remarques figurent dans le document que vous avez devant vous. Je précise qu'on vous en a communiqué une deuxième version plus tôt aujourd'hui. Cela tient au fait que nous avons effectué quelques modifications assez minimes et qu'on a aussi ajouté une partie supplémentaire au corps du texte; vous pourrez la trouver à la page 3, je m'y reporterai d'ailleurs au cours de mon intervention.

Ceux que je représente s'inquiètent des conséquences possibles du Bill C-155 sur le port de Thunder Bay. Nous croyons en effet que si l'on modifie le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, il deviendra moins cher de faire transporter les céréales par les États-Unis que par le port de Thunder Bay. Nous prévoyons même que d'ici 1991-1992, il en coûtera 10 dollars de moins la tonne métrique de faire expédier les grains par Duluth, ville portuaire qui se trouve au sud de chez nous, ou par la Nouvelle Orléans.

Cette préoccupation est exprimée de façon plus poussée dans le mémoire, mais j'aimerais tout de même aborder l'aspect théorique de la question. Au cours de la dernière semaine, on a discuté avec vous de la question de la subvention, à savoir s'il faut l'accorder au consommateur ou aux chemins de fer. À mon avis, et d'après les citoyens que je représente, d'une part cela est bien égal, mais d'autre part, sur le plan fonctionnel, il serait plus sensé d'accorder cet argent aux chemins de fer.

Du point de vue du consommateur et du producteur, cela est du pareil au même. Ainsi, si un consommateur canadien peut obtenir un produit à un prix inférieur aux États-Unis, il l'achètera probablement là-bas. La même chose vaut pour un producteur qui peut expédier ses céréales au marché, pour moins cher par les États-Unis que par Thunder Bay. Lorsqu'il doit payer de sa propre poche, il se soucie moins du sort de son concitoyen que du sien propre. On n'a qu'à regarder ce qui se passe dans l'industrie de l'automobile au Canada pour voir la justesse de cette observation.

Cela dit, même si nous comprenons les inquiétudes du producteur et sommes conscients de la possibilité que les activités se déplacent vers les ports américains, nous nous préoccupons également de l'attitude des chemins de fer, c'est-

[Texte]

the corporation as opposed to what is good for the people of this country. We believe that steps should be taken to prevent a situation from being developed that would make it more attractive to ship grain to an American port rather than Thunder Bay. We do not believe we should be transferring jobs in that way. We do not think we should be trading off one Canadian against another.

Specifically, I would like to ask the committee to give consideration to the development and acceptance of an amendment to Bill C-155, an amendment that would require that Canadian export grain or Canadian grain destined for an export market be shipped through a Canadian port. This is the kind of amendment that is not an exclusive one to Thunder Bay; it would help Churchill, it would help Vancouver, it would help Montreal. We think that is an important step to protect the historical integrity of the Port of Thunder Bay. The grain industry right now is our only stable economic factor. Our woods industry is up and down, our manufacturing sector is in and out, depending on the whims of the governments that buy the products.

I have been advised by a number of people that if any Canadian export grain were to be redirected through an American port, all hell would break loose. Particularly, it was suggested that the grain co-operatives—who have considerable investments not only in Thunder Bay, but throughout the country—the marine association of the Great Lakes, as well as my old friend Frank Mazur of the grain handlers would not allow such a thing to occur. My preference is to establish a set of rules that would eliminate that kind of reaction well in advance of it occurring. I would not like the temptation to be there. An amendment that would guarantee the security of the Port of Thunder Bay will allow those involved in the industry to concentrate on the task at hand: moving as much Canadian grain as is possible in the shortest time possible.

• 2120

As a final note, I would just like to remind you that while what we have been talking about is labelled, the Crowsnest Pass rate, it is really a misnomer. It should be called the Thunder Bay rate, because the original premise was that grain travelling from the west to Thunder Bay should do so at a preferential rate. I think it is important to note we are keenly interested in your deliberations, and we hope whatever decisions you make with regard to the total bill, and with regard to the specific point I raised in my verbal presentation tonight, and the others I raised in the brief, will be favourable to Thunder Bay.

Mr. Chairman, members of the committee, I thank you once again for this opportunity to speak with you tonight. I hope my submission will assist you in some way in your deliberations in the weeks to come. Thank you.

[Traduction]

à-dire qu'elles songent peut-être davantage à leur rentabilité qu'au bien des citoyens canadiens. Nous croyons qu'il importe de prendre les mesures nécessaires pour empêcher qu'il ne soit plus avantageux d'expédier le grain vers un port américain plutôt que vers Thunder Bay. Nous croyons en effet que nous ne devrions pas céder les emplois de cette façon. Ce qui est avantageux pour un Canadien ne devrait pas, à notre avis, nuire à un autre Canadien.

A cet égard, je demanderai donc au Comité d'envisager l'adoption d'une modification au projet de loi C-155 exigeant que les céréales canadiennes destinées à l'exportation ou que le grain canadien expédié vers un marché d'exportation soient acheminés par un port canadien. Cela ne serait pas uniquement à l'avantage de Thunder Bay, mais également de Churchill, de Vancouver et de Montréal. Nous estimons qu'il s'agit d'une mesure importante visant à protéger l'intégrité des activités d'importance historique du port de Thunder Bay. A l'heure actuelle, l'industrie du grain est notre seul activité économique stable. En effet, notre industrie de l'exportation forestière connaît des hauts et des bas et notre secteur de la fabrication a des fortunes diverses, selon la fantaisie des gouvernements qui achètent les produits.

Un certain nombre de personnes m'ont dit que si les céréales canadiennes destinées à l'exportation devaient transiter par un port américain, il y aurait une véritable levée de boucliers. En particulier, on m'a laissé savoir que les coopératives de grain, qui ont investi des sommes importantes non seulement à Thunder Bay mais partout au pays, l'Association maritime des Grands Lacs ainsi que mon vieil ami Frank Mazur des manutentionnaires de grains, ne permettraient pas qu'une telle chose ne se produise. Pour ma part, il me paraît préférable qu'on établisse des règlements susceptibles d'empêcher une telle réaction. Je n'aime pas qu'on puisse être tenté de réagir. En conséquence, l'adoption d'une modification garantissant la sécurité des approvisionnements du port de Thunder Bay permettrait à tous ceux qui sont engagés dans l'industrie du transport des céréales de se concentrer sur leur travail, soit d'expédier le plus de grain canadien possible, aussi rapidement que possible.

En dernier lieu, j'aimerais vous rappeler que même si nous avons discuté de ce qui s'appelle le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, il s'agit d'un nom mal approprié. On devrait en effet, parler du tarif de Thunder Bay étant donné que ce qui a présidé à son adoption a été la décision que l'acheminement des céréales depuis l'Ouest jusqu'à Thunder Bay bénéficie d'un tarif préférentiel. Il me paraît important de rappeler que nous nous intéressons vivement à vos discussions, et que nous espérons que les décisions auxquelles vous arriverez quant au projet de loi et aux préoccupations que j'ai soulevées dans mon témoignage et dans mon mémoire seront favorables à Thunder Bay.

Monsieur le président, membres du Comité, je vous remercie encore de m'avoir permis de m'exprimer devant vous ce soir. J'espère que mon document soit utile aux discussions que vous tiendrez au cours des prochaines semaines. Merci.

[Text]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. I appreciate your calling to our attention the anniversary of Senator Patterson, and I appreciate Mr. Mazankowski and Mr. Benjamin suggesting we send him a message. I have penned a brief message which I am having some members look at, and if it meets with approval we will send it off to him.

It is now question time, and I do not have any names.

An hon. Member: Right here.

The Chairman: Mr. Flis, 15 minutes.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Angus welcome to our hearings. We are holding hearings in Winnipeg because we know how close it is to Thunder Bay and how easy it would be for you to get here and make your presentation.

In your brief, on page 3, you take a very strong position against the freedom of choice amendment which many witnesses have recommended to this committee. Can you tell us why you are so against this freedom of choice?

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Sir, I purposely took the strong stand because, after reading the initial government document, followed by the press clippings as a result of this last week or so, I came to the realization the Canadian farmer is no different than the Canadian consumer. If he can proceed to get a better deal for his own pocket he will try to do so. I know many people in my community will travel down to Duluth to buy merchandise which is much cheaper than merchandise made in Canada, even though deep down they know by doing so they are depriving Canadians of jobs.

I am an interventionist by philosophy. Wherever possible I think we have to put in place rules which will assist the development, or the maintenance of Canadian industry or Canadian enterprise. I think the reverse of that is the freedom of choice option which has been proposed for the payment of the subsidy.

Mr. Flis: You are therefore supporting the bill as is, with payment to the railways?

Mr. Angus: I am supporting the aspect of the bill which would suggest any payment would go directly to the railroads. I cannot see a system which would require thousands of cheques to be issued, verified and audited, as opposed to two.

Mr. Flis: Right. On page 8 in your brief, and in your statement to us, your biggest concern of course is that in the future the grain might move through U.S. ports versus Canadian ports.

Can you tell this committee whether you are aware who decides what ports will be used for exporting Canadian grains?

[Translation]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Angus. Je vous suis reconnaissant d'avoir attiré notre attention sur l'anniversaire du sénateur Patterson, et je sais gré à M. Mazankowski et M. Benjamin d'avoir proposé que nous lui envoyions nos bons vœux. J'ai donc rédigé de brefs souhaits que certains membres sont en train de lire, et si tout le monde les approuve, nous les ferons parvenir.

Nous allons maintenant passer aux questions, et il n'y a aucun nom sur ma liste.

Une voix: Ici.

Le président: Monsieur Flis, vous avez 15 minutes.

M. Flis: Merci, monsieur le président.

Monsieur Angus, soyez le bienvenu parmi nous. Nous tenons des audiences à Winnipeg parce que nous n'ignorions pas que cette ville était située tout près de Thunder Bay et que cela vous permettait donc de vous rendre ici pour faire votre exposé.

À la page 3 de votre mémoire, vous vous opposez très vivement à un amendement accordant la liberté de choix, alors qu'il nous a été recommandé par bon nombre de témoins. Pouvez-vous nous dire pourquoi vous vous y opposez?

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Si j'ai pris une position aussi ferme c'est parce qu'après avoir relu le document initial publié par le gouvernement et aussi des articles de presse ces dernières semaines, je me suis rendu compte que l'agriculteur canadien n'est en rien différent de son concitoyen consommateur. S'il peut obtenir un avantage quelconque, il fera ce qui est nécessaire pour l'avoir. Ainsi, je connais bon nombre d'habitants de ma ville qui se rendront jusqu'à Duluth pour acheter des articles moins chers là-bas, que des marchandises comparables fabriquées au Canada, même s'ils savent qu'en faisant cela, ils privent des Canadiens d'emplois.

Je suis favorable à l'interventionnisme. En conséquence, je suis d'avis que lorsque possible, nous devons adopter des règlements qui aideront à maintenir ou à s'épanouir l'industrie ou les entreprises canadiennes. Le contraire de cela me paraît correspondre à la liberté de choix proposée en matière de paiement de la subvention.

M. Flis: Vous êtes donc favorable au projet de loi tel quel, c'est-à-dire avec subvention accordée aux sociétés de chemins de fer?

M. Angus: J'appuie toute disposition du bill faisant en sorte que toute subvention soit accordée directement aux sociétés de chemins de fer. Je ne puis envisager de système exigeant qu'on émette et vérifie des milliers de chèques plutôt que seulement deux.

M. Flis: C'est bien. À la page 8 de votre mémoire, et dans les propos que vous nous avez tenus, vous avez laissé savoir que votre plus grande préoccupation est qu'à l'avenir, les céréales soient acheminées par des ports américains plutôt que canadiens.

Savez-vous qui décide par quels ports les céréales canadiennes doivent passer pour être exportées?

[Texte]

Mr. Angus: The two I know specifically of, and again it is in relationship to the eastern movement of grain, would be the port of Duluth, which is 100 miles closer to Weyburn, Saskatchewan, than Thunder Bay is, so they have already a distance related saving, and secondly, the Port of New Orleans, which would be interconnected through the rail system by Minneapolis, Kansas City, and possibly the Bard System.

Mr. Flis: Are you talking about board movement grain or non-board movement grain?

Mr. Angus: I really do not differentiate, however it is my understanding the role of the board is to provide the best return possible for the producer. Board policy, I would assume, is always subject to a change in philosophy of the government of the day.

Mr. Flis: Do you honestly think the Canadian Wheat Board, acting on the best interests of the Canadian producers, would want to move grain through U.S. ports versus Canadian ports?

Mr. Angus: I can answer in this way. I would hope not, but I am one who, over the years, has learned that, while there may be many good intentions, some things occur which for political reasons are done in different ways than I would like to see them occur. I would rather have the legislation in place so that if it is going to be changed, it is changed in a public forum.

Mr. Flis: We just heard from the Canadian Grain Commissioner, whose responsibility is grading the grain. Would it not create difficulties for the Canadian Grain Commission to be grading grain in U.S. elevators?

Mr. Angus: I suppose you would probably have to ask them the question. One of our additional fears, which probably is not outlined in the paper, is if there is a shift to American ports, then there also is the potential for some form of centralization of clinging and grading facilities in the west. While I am sure the people in western Canada would like those extra jobs, it would mean shifting of jobs from Thunder Bay.

Mr. Flis: Would all the complications of going through customs, etc. crossing the border, not be a disincentive to ship grains through U.S. ports?

Mr. Angus: A good chunk of the grain which comes to Thunder Bay travels via the States. The CN line dips down through the State of Minnesota and I think they handle, if I am not mistaken, about 30% to 40% of the movements into Thunder Bay. I could be wrong on the actual percentage, but they handle a good chunk of it.

Mr. Flis: Right. Again you are talking about the 20% and 25% non-board grains you mentioned in your brief here, are you not.

Mr. Angus: I am sorry, Sir.

[Traduction]

M. Angus: Je suis au courant du mouvement des grains dans l'Est, et à cet égard, ce serait le port de Duluth, qui se trouve de 100 milles plus près de Weyburn, en Saskatchewan, que ne l'est Thunder Bay, ce qui représente donc une économie sur le plan de la distance, et en second lieu, le port de la Nouvelle-Orléans, qui serait accessible grâce au réseau de chemins de fer passant par Minneapolis, Kansas City et peut-être aussi le système Bard.

M. Flis: S'agit-il ici du transport de blé relevant de la Commission canadienne du blé ou de grain n'en relevant pas?

M. Angus: Je ne distingue pas vraiment entre les deux catégories; toutefois, je crois que la Commission doit veiller à ce que le producteur obtienne les bénéfices les plus intéressants. En outre, la politique de la Commission varie selon l'orientation du gouvernement au pouvoir.

M. Flis: Croyez-vous vraiment que la Commission canadienne du blé, qui cherche à protéger les intérêts des producteurs canadiens veuille vraiment qu'on transporte les céréales canadiennes par des ports américains plutôt que par les ports canadiens?

M. Angus: J'espère que non, mais au cours des années, j'ai appris que malgré les bonnes intentions qu'on peut nourrir, pour des raisons politiques, certaines choses se passent d'une façon autre que celle qui me paraît souhaitable. En conséquence, je préfère que la loi prévienne que s'il y a modification, elle se fasse publiquement.

M. Flis: Nous venons d'entendre le témoignage du président de la Commission canadienne des grains, dont la responsabilité est d'établir les catégories de céréales. Le fait qu'on établirait les catégories de céréales canadiennes dans des silos américains ne créerait-il pas des difficultés pour cet organisme?

M. Angus: Il faudra peut-être que vous posiez cette question à ses membres. L'une de nos autres craintes, qui n'est pas mentionnée dans notre document, c'est que si l'on effectue le transport vers les ports américains, alors il se peut qu'on tienne à une forme de centralisation des installations de triage dans l'Ouest. Je suis sûr que les citoyens de l'Ouest aimeraient bien bénéficier des emplois supplémentaires que cela créerait, mais les gens de Thunder Bay eux, les perdraient.

M. Flis: Les tracasseries qu'on connaît aux douanes lorsqu'on traverse la frontière ne seraient-elles pas propres à décourager les producteurs de faire expédier leurs céréales par les ports américains?

M. Angus: Une bonne partie des grains qui arrivent à Thunder Bay voyagent déjà par les États-Unis. Ainsi, le réseau du CN fait un crochet dans l'état du Minnesota, et à moins que je ne me trompe, je crois qu'entre 30 et 40 p. 100 des céréales transportées jusqu'à Thunder Bay passent par là. Il se pourrait que je me trompe au sujet des pourcentages, mais je sais que cet état reçoit une part importante de ces céréales.

M. Flis: C'est bien. Il s'agit toutefois encore du transport des céréales ne relevant pas de la Commission, c'est-à-dire d'entre 20 et 25 p. 100 des grains, tel que mentionné dans votre mémoire.

M. Angus: Je m'excuse, monsieur Flis.

[Text]

Mr. Flis: The grain you are talking about moving through the U.S. ports, are the 20% non-board grains?

Mr. Angus: No, Sir.

Mr. Flis: The 80% we are talking about are moving through Canadian ports, and will continue to do so.

Mr. Angus: There may be some confusion. I do not know if there is any difference between board and non-board grain, but what I was just referring to in terms of the CN line is that the tracks go through the States. You cannot go on a CN line from Manitoba to Thunder Bay without going through the States, and there still has to be some form of custom clearance, and sealing, and what have you.

I was raising this in reference to your question about the customs aspect.

Mr. Flis: Would you not say the U.S. has a big say into what imports of grain go into the country?

Mr. Angus: Oh, I suspect they do.

Mr. Flis: Would this not be another disincentive for grain moving that way?

Mr. Angus: Not if it is going to create jobs for their people.

Mr. Flis: Let us take a look at the non-board grains. If these do not have to move through Canadian ports, if the farmer can get a better price for the 20% non-board grains, would you not encourage the farmer, or at least give him the choice, to get more for his price of wheat? You just told us about thinking about your neighbour. Surely this producer is your neighbour also, and mine, and if he can get a better price for his product, why would you discourage him to do this?

Mr. Angus: Because, by getting the better price he is discouraging the employment of other Canadians elsewhere in the country.

Mr. Flis: I would not put a percentage on it, but you have very high guarantees for the 80% to move through the Canadian ports. And as you say 55% of it moves through Thunder Bay.

Mr. Angus: But those guarantees are only as good as the policy of the government of the day. If it is policy, it can change. If it is enshrined in legislation, then it would take an act of Parliament to change it, which means public debate.

Mr. Flis: Grain elevators, provinces, and the federal government have made great investments in hopper cars, etc.. Can these hopper cars move to the U.S., or east of Thunder Bay?

Mr. Angus: It is my understanding that under the current licence agreements, they cannot. However, licence agreements can be changed, when they are renegotiated.

[Translation]

M. Flis: Les céréales dont vous dites qu'elles transitent par les ports américains représentent les 20 p. 100 ne relevant pas de la Commission, c'est bien cela?

M. Angus: Non, monsieur Flis.

M. Flis: Le 80 p. 100 dont nous discutons est acheminé par des ports canadiens et continuera à l'être.

M. Angus: Il y a peut-être malentendu ici. J'ignore s'il y a une différence entre les céréales relevant de la Commission et les autres mais ce que je mentionnais à l'instant, c'est le fait que les voies du CN passent par les États-Unis. On ne peut prendre un train du CN pour aller du Manitoba à Thunder Bay sans passer par les États-Unis, et il doit donc y avoir un passage des douanes, des formalités, etc.

J'ai évoqué cela parce que vous avez parlé des formalités douanières.

M. Flis: Ne croyez-vous pas que les États-Unis ont un droit de regard assez important lorsqu'il s'agit de décider quelles céréales importées entreront dans ce pays?

M. Angus: Oh, je le crois bien.

M. Flis: N'est-ce pas un autre aspect dissuasif par rapport au transport des grains aux États-Unis?

M. Angus: Pas si cela créera des emplois pour leurs citoyens.

M. Flis: Considérons les céréales ne relevant pas de la Commission. S'il n'est pas obligatoire de les transporter par des ports canadiens, si l'agriculteur peut obtenir un meilleur prix ailleurs ce 20 p. 100 de céréales, ne seriez-vous pas favorable à ce qu'il ait le choix d'obtenir un prix plus intéressant pour son blé? Vous venez de nous dire que vous songez à votre voisin du Sud. Or, le producteur canadien est certainement lui aussi votre voisin, et le mien aussi, et s'il peut obtenir un prix plus avantageux pour son produit, pourquoi l'en dissuader?

M. Angus: Parce que le fait d'obtenir un prix plus avantageux risque de priver d'autres Canadiens d'emplois ailleurs au pays.

M. Flis: Tout en ne donnant pas de pourcentages, il existe des garanties très sûres faisant en sorte que les autres céréales, soit le 80 p. 100 transitent par des ports canadiens. De plus, 55 p. 100 de ces grains passent par Thunder Bay.

M. Angus: Toutefois, ces garanties ne sont sûres que dans la mesure où l'est la politique du gouvernement au pouvoir. Si elles reposent sur une politique, cette dernière peut évoluer alors que, si au contraire elles sont inscrites dans la loi, alors il faudra une autre loi du Parlement pour les modifier, ce qui entraîne nécessairement une discussion publique.

M. Flis: Les entreprises d'entreposage, les provinces et le gouvernement fédéral ont tous investi beaucoup d'argent dans l'achat de wagons-trémies. Ces wagons peuvent-ils se rendre aux États-Unis ou à l'est de Thunder Bay?

M. Angus: À ma connaissance, en vertu des ententes actuelles relatives aux permis, cela est interdit. Cependant, on peut toujours modifier les exigences relatives aux permis lorsqu'il y a renégociation.

[Texte]

Mr. Flis: Mr. Chairman, what I tried to demonstrate in my questioning is that Mr. Angus, on behalf of the constituents he claims he represents, really has no concern, or should have no concern, and therefore I really see no need for the kind of amendment he is recommending.

I think rather than come to this committee with a negative attitude, I would suggest, as he did initially, come with a very positive attitude, and really boast you have the largest grain port in the world, bringing ships from all over the world to the very heart of Canada. I think if he used that approach everyone would want to shift through Thunder Bay. I do not think we have to regulate everything and try to put everything in the bill.

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Angus: Perhaps, Mr. Chairman, if I may just as a final comment. If there really is no concern, if I should have no concern, then there is no harm in putting the amendment into the act.

Mr. Flis: My only comment is if we wanted to put everything which everyone wants into the act, it would be maybe yea high. We are already getting complaints it is too complex, etc., and a bureaucratic nightmare, so we have to try to keep it simple.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Flis. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, to follow this up a little further. I want to ask Mr. Angus, was it not the reason you expressed these worries, that if this legislation goes through, and farmers have to pay five times the cost, it then becomes cheaper to ship export grain through U.S. ports, Duluth and Minnesota, than it does through Thunder Bay, and the ramifications of the legislation affect a lot more than just grain producers.

• 2130

Mr. Angus: Mr. Chairman, if I may, I think it is very clear that, when a producer is paying a much greater component, a much higher price, for transportation then he or she has much less available to purchase Canadian-made goods, whether they be products manufactured in Ontario or the other products of the east, or other grain products which they may need for their own personal use. From a philosophical standpoint, I think grain and the production of any kind of food product is an extremely important asset to this country, both domestically and throughout the world. And I think the government has a responsibility on one hand to make sure that we do not put up the price to the farmers to such a level that we cause them, not only difficulties, but we make it difficult for them to survive. On the other hand, we have a responsibility to share that load throughout the whole country.

Mr. Benjamin: Mr. Angus, from your experience in Thunder Bay and in view of what you have been able to find out in terms of the whole matter of investment into railway upgrading, expansion, capital investment, what have you found

[Traduction]

M. Flis: Monsieur le président, dans les questions que j'ai posées, je me suis efforcé de prouver que M. Angus, qui dit représenter ses concitoyens, n'a pas de préoccupations réelles, ou n'a pas lieu d'en avoir. En conséquence, je ne vois nullement la nécessité d'adopter l'amendement qu'il propose.

Je lui recommanderai donc de venir témoigner dans un état d'esprit positif plutôt que négatif et de tirer une grande fierté du fait que Thunder Bay est le plus grand port céréalier au monde attirant des navires du monde entier jusqu'au coeur du Canada. S'il faisait preuve d'une telle attitude, je crois que tout le monde voudrait passer par Thunder Bay. Je ne crois pas que nous devons réglementer tout et tout mettre dans le projet de loi.

Merci, monsieur le président.

M. Angus: Monsieur le président, si vous permettez, j'aimerais faire une dernière remarque. Si je ne suis pas préoccupé, et si je n'ai pas lieu de l'être, alors il n'y a pas de mal à inscrire cet amendement dans la loi.

M. Flis: Tout ce que je peux répondre, c'est que si l'on voulait tout mettre ce que tout le monde veut dans le projet de loi, ce serait un texte interminable. On se plaint déjà qu'il est trop compliqué, un cauchemar pour les bureaucrates, etc., nous devons donc nous efforcer d'en faire quelque chose de simple.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Flis. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais reprendre sur cette question. J'aimerais savoir si M. Angus a exprimé ses inquiétudes relatives à l'adoption du projet de loi et au fait que les agriculteurs devront payer cinq fois le tarif du Pas du Nord-du-Corbeau, parce qu'il coûtera alors moins cher de faire expédier les céréales par les ports américains, Duluth et le Minnesota, que par Thunder Bay, c'est-à-dire que les répercussions de la loi ne toucheront pas seulement les producteurs céréaliers.

M. Angus: Monsieur le président, si vous permettez, il est très clair que, lorsqu'un producteur doit payer beaucoup plus cher le transport de son produit, il lui reste beaucoup moins d'argent à consacrer à l'achat de biens canadiens, qu'il s'agisse de produits provenant de l'Ontario ou des autres régions de l'Est, ou encore des produits céréaliers dont il a besoin pour son usage personnel. Sur le plan des principes, les céréales et la production de denrées alimentaires ont une très grande importance dans notre pays, à la fois à l'intérieur de nos frontières et partout dans le monde. Je crois donc que le gouvernement a la responsabilité de veiller à ce que le prix ne soit pas majoré à tel point que les agriculteurs connaissent non seulement des difficultés mais aient peine à survivre. Par ailleurs, nous avons également la responsabilité de faire partager ce fardeau par l'ensemble du pays.

M. Benjamin: Monsieur Angus, compte tenu de l'expérience que vous avez accumulée à Thunder Bay et de ce que vous avez découvert sur toute cette question des investissements visant à améliorer les services ferroviaires et à les étendre,

[Text]

out in terms of the prospects of capital investment in the United States by the Canadian railroads, as compared to their reluctance to make the same kind of capital investments in Canada?

Mr. Angus: Mr. Chairman, I find it very hard to accept some of the arguments used in the information which is submitted along with the legislation about the need to provide the railroads with additional capital to do the upgrading, whether it be in western Canada, Thunder Bay or what have you. You see, I know they have been buying and are in the process of buying at costs of well over \$300 million, rail-lines, branchlines, in the United States which will be competing in terms of haulage of Canadian goods.

I know when I was down in Duluth two weeks ago when speaking to an international labour council, I found they were quite horrified to learn that CN, which is owned, in effect—or at least one assumes it is owned, in effect—by the Canadian government, owns a chunk of their railroad system, and they were not too pleased.

Mr. Benjamin: I will put this to you: the Canadian railroads plead poverty for funds to invest in capital improvements in Canada, but they have, you said \$300 million, and my information is it is over \$400 million, to invest in capital investment and debts of bankrupt railroads in the United States. So do you feel that the railroads have any kind of a valid argument about the lack of ability to invest in Canada?

Mr. Angus: No. I do not think they have a very valid argument at all. Let me give you a specific example. Some investments in Canada, Steep Rock Iron Mines, Algoma Steel and, then, a third investment in the Tilden Mine in Northern Michigan—this is the Canadian Pacific. They shut down Atikokan so they could haul iron ore from Northern Michigan; they put well over 600 men out of work and crippled the town. It seems to me that, if they had been really interested in investing their money in Canadian whatever, even setting aside railroads for a moment, then they could have done it in a Canadian mine.

Having said that, CP in particular has made a number of investments in northwestern Ontario; that is, investments in terms of buying out somebody else—Great Lakes Forest Products, Dryden Paper Company. The funds they used for those facilities could have been used to improve the rail structure at Thunder Bay; to provide for a more efficient movement of grain through Thunder Bay. Once we get it to the elevators, we are fine; we have no problems. But it is getting them through the mess in the Thunder Bay rail system and even getting in to Thunder Bay through the CN line; that is a real difficulty. And I think they could have made much better decisions to benefit the country as a whole than what they have done.

[Translation]

qu'avez-vous découvert sur les perspectives de placement de capitaux de la part des sociétés de chemins de fer canadiennes aux États-Unis, par opposition à leur réticence face à la même chose au Canada?

M. Angus: Monsieur le président, j'ai beaucoup de difficulté à accepter certains des arguments joints au projet de loi pour justifier le fait d'accorder des subventions supplémentaires aux sociétés de chemins de fer afin de leur permettre d'améliorer leurs services, que ce soit dans l'Ouest, à Thunder Bay ou ailleurs. Je suis en effet au courant du fait qu'elles sont en train d'acheter pour plus de 300 millions de dollars de voies ferrées, de voies secondaires aux États-Unis, et qui se trouveront faire concurrence quant au transport des marchandises canadiennes.

Lorsque je me suis rendu à Duluth, il y a deux semaines, pour m'adresser à un conseil international de syndicalistes, j'ai remarqué que les Américains étaient tout à fait horrifiés d'apprendre que le CN, qui appartient au gouvernement canadien, ou c'est du moins ce qu'on imagine, possède une partie de leur réseau ferroviaire et ils n'étaient certainement pas heureux de cela.

M. Benjamin: Pour justifier leurs demandes de fonds nécessaires pour améliorer leurs services au Canada, les sociétés de chemin de fer se disent pauvres, mais vous affirmez qu'elles disposent de \$300 millions, et moi-même je crois savoir qu'il s'agit de plus de \$400 millions, à investir dans l'achat et le remboursement des dettes des sociétés de chemins de fer américaines en faillite. En conséquence, estimez-vous que les arguments de nos sociétés de chemins de fer sont fondés lorsqu'elles prétendent manquer d'argent pour investir au Canada?

M. Angus: Non. Je ne crois pas que leurs arguments soient du tout fondés. Laissez-moi vous citer un exemple précis. Le Canadien Pacifique a placé de l'argent au Canada dans les mines *Steep Rock Iron Mines*, l'*Algoma Steel* et également dans la mine *Tilden* du nord du Michigan. Or, cette même société a fermé ses installations à Atikokan afin de pouvoir transporter du minerai de fer depuis le nord du Michigan, ce faisant mettant 600 hommes au chômage et paralysant la ville. Il me semble donc que, si le CP avait le moindre intérêt à investir son argent au Canada, dans d'autres domaines que les chemins de fer, il aurait pu le faire dans une mine canadienne.

Cela dit, le CP a placé son argent dans divers endroits du nord-ouest de l'Ontario; il s'agit de l'achat d'autres entreprises, par exemple, la *Great Lake Forest Products* et la *Dryden Paper Company*. Or les fonds utilisés pour acheter ces entreprises auraient pu servir à améliorer les installations ferroviaires de Thunder Bay, ce qui aurait pu rendre le transport des céréales à travers Thunder Bay plus efficace. Une fois que les céréales sont rendues jusqu'aux silos, tout va bien, nous n'avons pas de problème. C'est de réussir à traverser l'écheveau compliqué des voies ferrées de Thunder Bay, et même de se rendre jusqu'à Thunder Bay en empruntant le réseau du CN qui posent de vrais problèmes. Je crois donc qu'on aurait pu prendre des décisions bien plus éclairées et qui auraient été bien plus avantageuses pour l'ensemble de notre pays que celles auxquelles on est parvenu.

[Texte]

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. That completes the questioning of Mr. Angus. I thank you for coming and presenting your brief to us, Mr. Angus, and I would ask members if they agree to have your brief appended to this day's proceedings.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Angus. I am glad you called to our attention the situation as well with Senator Patterson. We will send him a message. Perhaps you would give the Clerk of the Committee his full name and address before you leave, would you? Thank you. Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it is purely a housekeeping matter. We agreed that we did not need to hear from members of Parliament, even though there were some who wanted to make submissions. I am wondering if it would be in order, though, if a submission which is available in writing could be appended to the minutes of the meeting of the committee. There is a letter addressed to you by Mr. Orlikow on August 6, asking if his submission could be appended to the minutes. Or if you would rather raise this in the steering committee, I am easy.

The Chairman: I think that might be a good idea because I have some reservations about that. Let us talk about it in the steering committee. Okay?

Mr. Benjamin: Okay. I am just giving you notice.

The Chairman: Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I have a wording of a telegram to Senator Norman Patterson worked out with Your Holiness at the Gavel which I would be prepared to move and read into the record if you would consider it appropriate.

The Chairman: All right.

Mr. Mayer: It is addressed to Senator Patterson and reads:

You are now 100 years young and have been in the grain business for 75 years. That is a very good beginning. The House of Commons Standing Committee on Transport is now holding hearings in Winnipeg on grain transportation. We salute you on your contribution to Canadian agriculture and congratulate you on your 100th birthday.

The Chairman: May I have it, please.

Mr. Mayer: You certainly may.

The Chairman: It is moved by Mr. Mayer that the telegram as read be sent to Senator Patterson.

Motion agreed to.

[Traduction]

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Nous n'avons plus de question à poser à M. Angus. Je vous remercie donc, monsieur Angus, d'être venu témoigner devant nous et de nous avoir soumis votre mémoire. Je vais maintenant demander aux membres s'ils veulent que votre document soit annexé au procès-verbal de notre séance.

Des voix: D'accord.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Angus. Je suis heureux que vous ayez attiré notre attention sur la situation ainsi que sur l'anniversaire du sénateur Patterson. Nous lui ferons donc parvenir nos vœux. Auriez-vous l'obligeance de communiquer au greffier de notre Comité ses nom et adresse au complet avant de nous quitter? Merci. Monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Monsieur le président, il s'agit uniquement d'une question de régie interne. Nous avons convenu qu'il n'était pas nécessaire de faire témoigner les députés, même si certains d'entre eux désiraient nous soumettre des mémoires. Cependant, j'aimerais savoir si l'on considèrera recevable de faire annexer un mémoire au procès-verbal de notre présente réunion. M. Orlikow vous a envoyé une lettre le 6 août à cette fin. Si vous préférez cependant discuter de la question au comité de direction, je me conformerai certainement à cette décision.

Le président: C'est une bonne idée, car j'ai quelques réserves à cet égard. Discutons-en donc au Comité directeur. Est-ce que cela vous convient?

M. Benjamin: C'est bien. Je voulais simplement vous aviser de la chose.

Le président: Monsieur Mayer.

M. Mayer: Monsieur le président, j'ai devant moi le libellé d'un télégramme que nous pouvons envoyer au sénateur Norman Patterson, et à la rédaction duquel votre Sainteté du maillet a participé. Je suis donc disposé à le lire et à présenter une motion si cela vous paraît approprié.

Le président: C'est bien.

M. Mayer: Il est adressé au sénateur Patterson et se lit comme suit:

Vous avez maintenant cinq fois vingt ans et êtes actif dans le domaine des céréales depuis 75 ans. Ce sont là des débuts très impressionnants. Le Comité permanent de la Chambre des communes sur les transports tient présentement des audiences à Winnipeg sur la question du transport des grains. Nous rendons hommage à la contribution que vous avez faite à l'agriculture canadienne et vous félicitons à l'occasion de votre centième anniversaire.

Le président: Auriez-vous l'obligeance de me le passer, s'il vous plaît?

M. Mayer: Certainement.

Le président: Il est proposé par M. Mayer que le télégramme libellé qui a été lu soit envoyé au sénateur Patterson. La résolution est adoptée.

[Text]

The Chairman: Thank you. With that, I would ask members to be here at 8:45 a.m. in the morning so we can begin at 9.00 sharp. As you know, we have 51 people who have requested an opportunity to appear. We have to be out of this room no later than 2:30 p.m. because the hotel needs it for another booking—a wedding in fact—and we certainly would not want to be responsible for interfering with that now would we? The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

Le président: Merci. Maintenant que cela est fait, je demanderai aux membres de bien vouloir être ici à 8h45 demain afin que nous puissions commencer à 9h00 précises. Vous n'ignorez pas que 51 personnes ont demandé de pouvoir témoigner demain. Or, nous devons avoir quitté la salle au plus tard à 14h30, car l'hôtel doit l'aménager pour les fins d'une noce, et nous ne voulons certainement pas être des gêneurs, n'est-ce pas? La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation.

APPENDIX "TRPT-88"

Presentation

on behalf of

UNITED GRAIN GROWERS LIMITED

to the

Standing Committee on Transport

of the

House of Commons

concerning Bill C-155

Winnipeg, August 5, 1983

Lorne Hehn, president,
United Grain Growers.

Mr. Chairman and Committee Members:

The decision of your Committee to hold hearings in Western Canada to enquire into the opinion of Prairie farm organizations with regard to Bill C-155 is a matter of satisfaction to United Grain Growers. This submission is presented by the Board of Directors of United Grain Growers on behalf of members who are engaged in all aspects of primary farm production in Western Canada.

Your Committee is considering the most important legislation concerning Western transportation and agricultural development since 1925 when the Railway Act was amended to place under statute the Crow's Nest Pass grain rates. The findings of your Committee will help shape the Canadian agricultural industry of the future.

The legislation under which shipping of Western grain is carried on will determine overall system efficiency. It will determine the system's flexibility to evolve over-time to serve changing needs. It will greatly influence the ability of Canadian farmers to compete in world markets.

To the extent therefore that your findings can contribute to the substance of the final legislation, it is of vital importance that those findings be soundly based not only from the viewpoint of regional interest but also from the standpoint of what is required to permit all Canada to prosper through

production and export of agricultural products to world markets.

There is good reason for the interest of Prairie farmers in Bill C-155. No group of farmers in the world relies more upon railways. No industry in Canada depends more upon railway transportation than does theirs. No other group is separated from primary markets by so great a distance. No other group has so few transportation alternatives. Prairie agriculture came into being when railway service was provided. Without railway service grain growing in Western Canada for the export market cannot survive.

United Grain Growers is the oldest farmer-owned commercial organization in Canada. Established in 1906, it has for more than 75 years been a part of the farm movement of Western Canada and has been recognized as an accredited spokesman on behalf of Western farmers, particularly with respect to matters affecting the production, handling and marketing of grain. With 96,000 members, owning 500 licensed elevators at points ranging from the Peace River block to southeastern Manitoba, UGG can reasonably claim that its membership reflects the thinking of the farm population of Western Canada.

In assessing this submission, the Board of Directors view it as critical that your Committee appreciate that it is presented from the viewpoint of the well-being of the Prairie farmer, rather than that of United Grain Growers as a business enterprise whose core activity is the handling and merchandising of grain.

Regardless that United Grain Growers' facilities and services are owned by farmers it is a fact that what benefits United Grain Growers as a business enterprise, or indeed any business servicing farmers, is not necessarily by definition of most benefit to farmers.

A hierarchy of regulatory constraints within the grain handling and transportation system, all exerting costs and restraining adaptation of technology, can direct farmers into making choices which although in their short term interests, would not be of their choosing in their own long-term best interests. Farmers are generally unaware of the true costs of restraints, many of them short-term measures with harmful long-term consequences. For example, non-compensatory freight rates have inhibited elevators and railways from adopting cost - and time-saving technology to reduce costs and speed up grain throughput. This cost is borne by the farmer, not the grain companies, even though it is not of the latter's choosing. Indeed, farmers, grain companies and the railways all are realizing less than their potential because of the constraints.

It is crucial, then, that your Committee assess this submission as one in which UGG advocates legislation that not only meets the problem of railway capacity and revenue but legislation that captures the hearts and minds of the Western Canadian farmer and leaves him freer to choose by his day-to-day and year-to-year production and marketing decision, the system that meets his best individual interest.

CHANGE IS NEEDED

In reacting to Bill C-155, let it be said United Grain Growers supports and endorses the premise that the Western Canadian economy has the potential for rapid growth through the 1980's, and that the resource sector and in particular agriculture will be the engine of much of this growth. Most of these resources, whether raw or processed, must move to export markets. Therefore, steps must continue to be directed to developing a railway system capable of handling a growing volume and diversity of commodities.

There appears to be agreement among farmers in Western Canada that the railways should receive adequate compensation for the movement of grain. United Grain Growers said as much in 1976*.

Crow rates without adequate compensation from the government have resulted in a rail system hopelessly expensive to operate and maintain if left as is.

United Grain Growers has been intimately involved in the pattern of freight rates since the West was settled. It was the second president of United Grain Growers, the late Senator Crerar, who, when heading the Farmer Progressive Party which held the balance of power in Ottawa in the 1920's, insisted that the so-called Crow Rate be retained for grain

* Annual report, United Grain Growers, 1976

being shipped from the Prairies to export position.

Crerar insisted then as United Grain Growers does now that the Government of Canada has a commitment to help pay for the movement of grain.

Recognizing the need for adequate compensation is one thing; determining who should pay the compensation, how the compensation should be paid, and the level of compensation is by no means agreed upon as the Committee very well knows.

In its submission, United Grain Growers will focus mainly on three elements of the legislation it believes could be improved: the share the farmer must pay for inflation; the volume of grain to receive inflation protection; and the method by which the Crow Benefit is paid. Suggested improvements in certain specific Sections of the legislation will also be dealt with.

It is well to recount here that all histories show the Fathers of Confederation in 1867 were determined to unite the provinces of central Canada with the Maritime provinces and British Columbia. That made necessary construction both of the Intercolonial Railway and the Canadian Pacific Railway. There was also determination to strengthen the economy of central Canada by changing the Prairies from a fur trading preserve to a settled agricultural community producing surplus grain and livestock, and requiring manufactured goods.

Development, while slow to start, was to gather strength and move forward in a tremendous surge during the first 50 years of

the present century. During that period Canada reaped rich rewards with the growth of its industries based upon the domestic market opened up in the Prairies, and retained for it by protective tariffs. Throughout the period it was the wheat growing industry of Western Canada that provided the chief stimulant for growth in the Canadian economy.

The assurance to settlers of Western Canada and subsequent growers of grain, who exported their commodities from the interior of the continent, was provided when the Government of Canada and the Canadian Pacific Railway entered into the Crow's Nest Pass Agreement of 1897. It was a necessary national policy if the national purpose of Western development was to be achieved.

The Crow's Nest freight rates were designed to make the growing of grain for export an attractive occupation and thus encourage settlement and development of agriculture in Western Canada. The Canadian Pacific Railway did not enter the contract reluctantly or solely for the purpose of securing a subsidy. On the contrary, the new policy greatly benefited the railway. It assured settlement, made saleable the railway's vast holdings of farm land, and gave these lands and mineral rights associated with them a selling value much greater than they otherwise would have had.

From 1897 on, every mile of railwas built in Western Canada was built against a background of the national policy as described. Thus there is a broad foundation for the grain rates in question. In essence the contract represents a tripartite contract between the government, the railways and farmers, and it should be stressed that farmers were induced to buy land by the guarantee of a permanent freight structure for their grain. That relationship was described by former Prime Minister Diefenbaker in the House of Commons*:

The Crow's Nest Pass Rates are a part of a bargain that was made between the railways and the government on one hand and the settlers who went West on the other hand.

Statutory rates were designed and they were maintained for a national purpose, for the benefit of all of Canada. That purpose was to bring into being and to maintain the Prairie's great basic industry of growing grain. Without such rates, and without guarantee of their continuance, the grain industry could not have made the vast contribution it has made and continues to make to the well-being of Prairie agriculture and to the economy of all of Canada.

The principle of the federal government meeting the railway's shortfall of hauling grain through commitment by statute is absolutely essential.

* May 13, 1959.

In approaching this principle, two issues must be discussed: the historical record of railway shortfall, and the role of government as a tripartite member in the agreement in ensuring the export of grain continues to make the vast contribution it has made to the national well-being and to the general economy of Canada.

It is well to recall that shortfall has been a repeated matter of expressed concern by the railways since early in the century. First World War conditions led to suspension of the Crow's Nest Pass Agreement and higher grain rates in 1918. Pressure by the railways about claimed losses led to an Act of Parliament suspending the agreement from 1919 to July 6, 1922. Vigorous opposition by Prairie Members of Parliament led to restoration of Crow's Nest Rates for grain by Order in Council. In 1924 the railways appealed the decision to reintroduce rates under the Crow's Nest Pass Agreement, but the Supreme Court in February, 1925 disallowed the Railway Commissioners' ruling.

The action by Parliament in 1925 to put the freight rate level for all eastbound wheat and flour into the Railway Act, and in 1927 and 1932 to include grain shipped to the Pacific Coast and Churchill into the Act, led to warnings by the railways that they couldn't afford to ship grain under Crow rates.

The contention of the railways that they could not afford replacement equipment of trackage went largely unheeded until the 1970's. In the 1930's, more than 400 million bushels of wheat were exported and capacity to ship grain did not seem a problem. Branchlines were not maintained and box-cars were not replaced, but still capacity was not a problem.

Neither the Government of Canada nor grain farmers recognized the impact of a deteriorating grain shipping system. In 1950, after the CPR recommended export grain rates in Western Canada, instead of being statutory, should be transferred to the Board of Transport Commissions* United Grain Growers in its defence of statutory rates ignored shipping capacity in its arguments. Defence of statutory rates was made on the basis that farmers, the railways, and the Government of Canada had made an agreement on the price of shipping grain and 'a deal is a deal'. The UGG submission quoted: *The vulnerability of Western agriculture to wide variation in price and to recurring period of drought is one of the strongest reasons for leaving control of grain rates to Parliament as part and parcel of its national policy.* No mention was made of railways' reaction if they were not compensated adequately to maintain the grain shipping system. The Royal Commission did not comment particularly on the effects of lack of compensation. It was assumed the railway system was and would remain adequate to ship all the grain generated by farmers for export.

* *In Defence of the Crow's Nest Pass Grain Rates*,
January, 1950.

Indeed, there was little cause for concern. The policies of The Canadian Wheat Board until 1970 were such as to maximize price per bushel rather than sell all the grain offered it by farmers. This policy limited exports and no particular strain was put on the system. The primary elevator system consolidated when costs associated with each unit exceeded revenue by too wide a margin, and branch lines deteriorated but remained even though in some cases they were abandoned by elevator companies.

It was not until the tremendous export opportunities of the 1970's occurred that the Government of Canada and farmers generally, recognized that boxcar numbers had dwindled, hopper cars for grain shipment were practically non-existent, and branch lines were in a desperate state of repair, despite existing branch lines subsidies. Nothing in the Railway Act ensured that the railways would preserve and build a system geared to moving larger volumes of grain.

The Government of Canada's eventual recognition of the impact of the statutory rates on railways diverting capital expenditures to more profitable commodities and products, led to its increasing branch line subsidies and the ongoing major investments in hopper cars and branchline rehabilitation. Through ad hoc policies, the Government closed to some extent the enormous shortfall in railway compensation. Bill C-155, in the main, reflects the

Government's commitment to redress for shortfall and to allow for the increased capacity of the rail system needed for the balance of this century. However, Bill C-155 contains serious shortcomings which should be remedied.

THE IMPACT OF INFLATION

Section 54 of the Bill is of great concern to the Board of Directors of United Grain Growers since we believe farmers are being asked to pay too large a share of the cost of inflation.

The foregoing review has stressed repeated approval of Governments and Parliaments over the years of the Crow's Nest Pass grain shipping rates. The original rates approved by Parliament were not meant to be a subsidy but rather, a rate established to prevent the railways from charging excessive tariffs to farmers who had no competitive transportation alternative. The rates were quite in line with those of other commodities and products throughout the 1930's and 1940's, and it was not until the latter part of the 1950's that inflation caused these fixed rates to serve as a disincentive to the railways.

The railways stopped building boxcars to move grain and the grain fleet only received discarded cars used to move other products when more specialized cars were built to move those products. Increasing rates of inflation led to serious

branchline deterioration and reduction in the grain boxcar fleet.

Inflation caused operating and fixed costs of the railways to rise and served as a disincentive to hauling grain in the 1950's and 1960's. Continuing inflation resulted in enormous financial losses by the 1970's and into this decade. Even though ^{most} grain grown in Western Canada ends up in a railcar the system should not arbitrarily make it more attractive to end up there compared to other end use. The legislation should satisfy the principle of according all farmers the same opportunity of employing their land, labor and skills. Indeed it should ensure that it allows for the best use of Prairie land not only in an opportunity sense but in an ecological sense as well. Finally, the legislation must allow for the best use of farmers' skills and management ability.

INFLATION SHARING

It goes without saying that if inflation did not exist, increased railway efficiencies would actually lower the cost of shipping grain thus the government's long term commitment to meeting the shortfall would be reduced.

Inflation, however, does exist. Despite efforts by Governments, arresting inflation will be a long and difficult job for all Canadians. Meanwhile farmers are uniquely exposed

to the ravages of inflation. Annex I shows how seriously the situation of grain farmers has eroded since the late 1970's due to inflation. Even though the current price for wheat might appear reasonable, the deflated price for a bushel of wheat not only buys less consumer goods but it buys less inputs such as fertilizer with which to produce that bushel of wheat.

Canadians who produce for domestic consumption don't have the same difficulty as farmers who sell most of their commodities on foreign markets at prices unrelated to domestic inflation, yet must buy inputs to produce their crops at prices dictated by domestic inflation.

Given a good marketing and transportation system the two main variants to a grain farmer's income are weather and foreign demand. Both are beyond farmer's control either individually or collectively. The weather is the main determinant of grain output and foreign demand is the principal price determinant.

While farmers do experience sharp year-to-year variances in grain output due to weather and plantings, the long-term trándline indicates a sharp incline in grain production (upward trend in yield from the moving average). So farmers have, in a sense, diluted the impact of inflation by improved operating efficiencies and increased production.

Historically, the natural adaptation of new and improved varieties of crops to climatic, soil and economic conditions and the plentiful supply of fertile, easily accessible land has had a marked impact on this upward trend in production. The future supply of good, new crop land, however, is very limited. Therefore, not only is future output restricted, but benefits from other breakthroughs such as improved varieties are in a sense limited because of the constant resource base. In addition the natural fertility level of our land resource in Western Canada is now substantially less than what it was in the virgin state. Increased production potential from extensive methods of farming is therefore very limited. Farmers are more and more turning to intensive methods of farming as a means of increased production.

Intensive farming has tended to reduce the impact of weather variations through better snow and spring moisture management and better weed and soil management. The fact that 1980 was a year over much of the Prairies with very little snow and less rain than the years of the thirties and still we produced a respectable crop was no stroke of luck, but serves to back up these observations.

The farming industry like the manufacturing industry is moving from the industrial assembly line era to the high technology era. This move towards employing more technology will in turn arrest soil degradation, decrease the incidence of

salinity, improve the tilth of the soil and in general increase its moisture holding capacity. The increases in fertilizer and herbicide application will also continue so long as it is economically beneficial to do so.

These shifts in production technology will have untold merit and advantage from a soil management and production standpoint in the long-term. However the exposure or risk on an annual basis to the farmers' economic well-being from this intensive type of farming is very high. The cost of producing extra tonnes of grain by the old extensive farming methods is dwarfed by the new additional input costs.

While the risk to the farmer is high so is the impact of inflation because of these additional input costs. The spin-off, however, for Canada as a nation is this increased economic activity benefitting all Canadians. The inputs provided to farmers are produced by other Canadian industries and that translates into jobs, activity, investment and Government revenue.

During the Gilson meetings considerable time and discussion centred on the inflation exposure for farmers and the future sharing arrangements. The economic spin-off in terms of the intensive farming methods required to produce an additional 10 million tonnes to enable exports to move from 31 to 41 was not seriously considered by the government when determining the amount of federal funds committed.

It is the opinion of United Grain Growers and, indeed, all Prairie farm organizations that the idea of farmers covering all cost on all volumes over 31.1 million tonnes did not take into account the additional benefits to the economy, the added jobs and the increased revenue to the Government of Canada that additional tonnage would create. Further, increased volumes of shipments would reduce overall shipping costs per tonne. Any additional cost to the government in this case we suggest, would be more than offset by the economic benefits and the Government revenue created as a result. The increased volume could in effect reduce the government's net expenditure on transportation even with the commitment to sharing inflation on all volumes.

The principal beneficiaries of increased volumes are not just the farmers, but all participants. Canada in total gains by a favorable balance of payments, job creation, tax revenue and economic activity. Grain companies gain by the increased volumes and the spreading of overhead over a larger base while the railroads' gain by also spreading overhead and better use of base equipment. With all participants benefitting, UGG would suggest that the inflation sharing arrangements apply to all grain moved out of the designated area. We must be positive and think of the sharing arrangement from an opportunity sense.

It is United Grain Growers' position that we will support the inflation sharing arrangements detailed in the legislation up until 1985-86 providing the arrangements apply to all volume. Following 1985-86 it is UGG's position that a fair sharing arrangement would be farmers pick up the first 3 per cent of the inflation rate and half of the next 3 for a maximum of 4½ per cent. In other words, the Gilson arrangement plus volume. UGG received approval of these limits at the company's annual meeting in November, 1982, provided the same arrangements apply to all volume shipped. UGG's position has not changed.

It is also the contention of United Grain Growers that farmers must have a realistic ceiling placed on inflation exposure. When one analyzes the historical inflation trends prior to the high inflation of the 1970's, 4½ per cent would appear to be a more than generous arrangement and represents a substantial long-term commitment by farmers. It must be stressed again that the market forces dictating grain prices are separate and apart from the market forces relative to the costs of farmers' inputs. Therefore it is both necessary and expedient to build in legislative protection against this broad and unusual exposure to inflationary costs.

In the event grain prices were moving in the opposite direction to the inflation trend, there is also merit in the consideration of a so-called safety net that would tie farmers'

total costs of transportation to the historical average relationship of prices of grain to costs of transportation. Annex 3 shows the weighted average export prices of wheat, oats, barley, rye, flaxseed and rapeseed along with freight as a share of price in percentage terms. The historical relationship which has existed since 1924, weighted for the various grains would be a fair means of establishing a percentage relationship rather than the arbitrary limit suggested by the Government.

NO VOLUME LIMIT

The sections and subsections dealing with limiting assistance to farmers to 31.1 million tonnes and reducing gross annual Crow benefit payments if marketing of grain falls below 31.1 million tonnes are opposed by United Grain Growers.

Section 37, Subsection (4) (a) provides a disincentive to Prairie farmers maximizing yield and output, as described earlier. It quite literally provides reverse signals to the grain farmer, not unlike providing a salesman with reduced commissions for increased sales.

Unlike many other expenditures of the Government which merely increase the load on the taxpayer's back, grain marketed beyond the 31.1 million tonne level provides economic benefits to all of Canada that easily exceeds the assistance.

The Directors of United Grain Growers propose that Government share in inflation costs for grain marketed beyond 31.1 million tonnes be consistent with volumes up to 31.1 million tonnes. The Directors challenge the Committee to seek expert advice re cost benefit relationship on inflation sharing above 31.1 million tonnes with reference to: foreign exchange earnings, increased economic activity and jobs, increased Government revenue and taxes.

Section 34, Subsection (1) is particularly offensive because it directly refutes a principle outlined by the Government as one of the principles which farm organizations, in good faith, negotiated at the Gilson hearings:

2. In accordance with proposals made to it by the major producer organizations in Western Canada, the Government of Canada is prepared:

a) To commit itself by statute to the payment on an annual basis of an amount equivalent to the 1981-82 shortfall in railway compensation;

There it is: ... commit itself by statute ... of an amount equivalent to the 1981-82 shortfall ... A promise which should not be broken.

Further, it is little appreciated that the gross Crow Benefit itself, given projected inflation levels, will be a devalued payment since it will be in current dollars rather than 1983 dollars. In effect, the farmer will be whipsawed

between reduced Crow Benefits in real dollars and paying for a share of inflation.

United Grain Growers strongly recommends changing Section 34, Subsection (1) to provide a constant payment regardless if grains marketed fall below the 31.1 million tonne level.

PAY THE FARMER

The manner in which the Government monies are dispersed has significant implications. Most participants in the system would agree that paying all monies directly to the railways creates an element of resource use distortion. Farmers most affected would be those who choose to market their crops within the designated area in raw or processed forms that do not qualify for freight subsidies. Similarly there would be agreement among most participants that totally eliminating distortion inevitably would lead to an unacceptable level of dilution for those now exporting all of their production at the protected rate.

The Bill as it is now written dictates that in order to qualify a farmer's grain or grain products must first of all be listed in schedule one and, secondly, must end up in a railcar on a railway and move out of the designated area. The rates, therefore, on protected grain and products moving out of the designated area will not be consistent with rates on other products ensuring that the economics of local conversion of grain into more valuable products will be distorted.

Some may argue that the inflation sharing arrangements in the Bill will gradually reduce distortion. That argument is based on the assumption that the inflation sharing arrangements in Bill C-155 are correct and that we will continue to have high rates of inflation, and that farmers will pay all costs on all volumes over 31.1 million tonnes. The premise is that farmers should pay an ever increasing portion of the overall freight bill.

Paying the Benefit to the railways as described in Section 55 is opposed by United Grain Growers for these reasons:

1. It is contrary to the desires expressed in a questionnaire to 3,200 Local Board Directors representing 96,000 UGG shareholders across the Prairies.
2. It is contrary to the overwhelming support by delegates given to a resolution at the November, 1982 annual meeting of United Grain Growers proposing support for Gilson's recommendations that 81 per cent of the Crow benefit be paid directly to farmers.
3. It provides no means for farmers thru their year-to-year production and marketing decisions to force the railways and the elevator system to improve service and reduce costs.
4. It increases the costs of grain purchases for Prairie livestock producers, locks Prairie grain producers into a fixed and inefficient grain handling system, yet provides little benefit to Eastern livestock producers.

5. Prairie grain producers will be artificially motivated into shipping grain by rail when their best economic choice might be marketing their grain other ways.

6. All of Canada will lose because of decreased efficiencies and lower levels of economic activity.

The Prime Minister of Canada publicly admitted in Western Canada that the previous draft of Bill C-155, incorporating the recommendations of Gilson suggesting 81 per cent of the Crow Benefit be paid to farmers, was superior to the present draft. He further admitted that *pressure* had made him adopt the inferior Bill. The question, then, is *Must good politics receive a larger mandate than good government?*

Your Committee, we trust, is searching for the best legislation to recommend to Parliament: legislation that provides the greatest possible economic benefits to Canada. This can only be possible where the forces of the market are allowed to operate, and produce sound economic signals on which farmers can base their production and marketing decisions.

Your Committee has and will hear much repetition on all sides of the questions related to how the Crow benefit is to be paid. Rather than burden you with what we suspect others have or will say, we will limit our discussion in this matter to a review of main arguments that are being made opposing direct payment to farmers.

Argument 1: Paying the Crow Benefit to Farmers will
Hurt Eastern Livestock Producers

Eastern livestock producers will be almost entirely unaffected by farmer payment of the Crow Benefit. True the Western livestock producer could have comparative advantage, but not necessarily competitive advantage.

It is well to spell out this matter of *competitive* more exactly.

In the case of poultry products, supply is controlled through quotas by national marketing agencies and provincial marketing boards. Therefore, in effect, there is no competition for markets among poultry producers either among provinces or within a province. Thus, Eastern poultry producers; competitive position will not be hurt if Western poultry producers have access to lower-priced Prairie grain.

In the case of pork, two factors prevail. First of all, United States produces 10 times as much pork as Canada and, with free trade across the Canada/USA border, Canadian producers are competing with producers in the United States. If U.S. hog numbers go up, Canadian prices trend down; if Canadian hog number go up, Canadian prices are largely unaffected. Supporting this is Annex 3 that shows the enormous U.S. consumers' market in recent years has been taking 32 per cent of Canada's pork. The leading exporting province is

Quebec. It is obvious that domestic supplies already exceed Canadian demand and increased Prairie production of hogs would be shipped to the U.S.

In the case of cattle, a similar situation exists. Again, U.S. production dwarfs Canada's and U.S. beef finds its way to Canada as soon as our prices exceed theirs. Canada competes with the U.S. rather than Eastern Canada competing with Western Canada.

It comes down to a matter to consider the Case for Canada. A February, 1983 analysis by Agriculture Canada* showed Gilson's pay-the-farmer proposal would amount by 1990 to a net loss to Eastern Canada of \$40.3 million, a net gain to Western Canada of \$566.8 million, and a net gain to Canada of \$526.5 million. It is obvious, then, a compelling argument exists for paying the Crow Benefit to the Prairie farmer.

Argument 2: Eastern Canada will have Access to Cheaper Feed Grains if the Crow Benefit is Paid to the Railways.

This argument, while not as common as Argument 1, is based on a misunderstanding. Eastern Canada will not have cheaper-priced feed grain regardless of the method of payment. The price of Prairie grain landed into Eastern Canada depends on the price of competitive grain, chiefly U.S. corn. Only the

* *Agricultural Impacts of Crow Changes* (Table 3)

returns to Western grain producers and the price Prairie livestock producers must pay for grain are affected by freight rates.

If railways receive the Crow Benefit, it means Prairie livestock producers must pay more for their feed grains to meet the rail subsidy; if livestock production on the Prairies achieves no growth then grain farmers will have to export increasingly larger percentages of production.

It can be seen that paying the farmer provides both an incentive to the Prairie grain farmer since he has an increasingly larger, near-at-hand grain market, and the Prairie livestock producer will find his enterprises comparatively more profitable.

It is well to keep in mind the findings by a consortium of Manitoba swine and beef producers who determined that paying the railways as described in Bill C-155 would reduce returns by \$5 per hog and \$30 per steer.

Thus we have a case in Argument 2 where no price benefit will accrue in the case of cheaper grain to Eastern livestock producers, but considerable harm will be done to the Western livestock producer. And again, it will be Canada which loses.

Argument 3: That Prairie Farmers Stand to Lose much of their Investment in the Prairie Elevator System and that Railroad

Lines and Small Towns will Disappear as a Result.

Let it first be said that impediments in any system will only result in investment lags and each system participant will tend to concentrate only on components that minimize his costs. the structure should encourage optimum truck-elevator-rail integration not vertical integration of any one of those components separately. The structure should encourage farmers, shippers, railways, marketers, terminal operators and exporters to achieve maximum efficiencies. A one-day improvement in the car cycle, for example, is worth over \$70 million in annual savings.

Efficiencies gained through better use of lines, decreased switching, increased car spots, optimum train runs, better use of railway equipment and motive power, better use of handling and loading facilities, longer scales, larger scales, faster elevating legs, protein testing equipment, computerization and other technological breakthroughs must be greater than the inconvenience by way of longer truck hauls a farmer faces. If not, he will not choose to patronize them. The legislation should allow farmers the freedom to choose, the rail, elevator, truck configuration they feel is in their best individual economic interest. Farmers must be the ones who ultimately determine whether they are going to change the handling and transportation system and in what direction and to what degree.

Much has also been said of seasonal loadings, directional

loadings, weekend loadings and multiple car shipments. In the case of the latter let it simply be said that if there were not advantages and efficiencies to be gained by multiple car loadings elevator companies constructing new elevators would not be putting in trackage to accommodate 20 or more cars. Similarly, the elevator location is no longer dictated by proximity to town. Rail access, car spot capability, land terrain and road access are more important. We recognize and are cognizant of social concerns but we simply say, *Don't lose sight of costs when planning a Prairie grain collection and transportation system.*

The country elevator system has made significant strides since 1960 to remove elevators from service that are no longer economically viable. In 1960-61 there were 5,296 licensed elevators on the Prairies, in the 1982-83 crop year there are 2,934. (44.5% reduction within the last 22 years)

This change is not coming about because of companies' whims or desires to close elevators. It is coming about because the costs of replacement of old worn out equipment requires a far larger production area to supply the grain necessary to pay the bills of new facilities. To do otherwise than consolidate would place the grain companies in a position where tariff levels would exceed by far what is deemed reasonable for the service provided. Even with consolidation elevator costs have increased 250 per cent in the last ten years.

Farmers are and will continue to demand that the service provided will not cost in excess of other alternatives to provide the same service. Costs and savings have to be up front where farmers can see them, realize them and then make their own judgements. For those who argue that railway tariffs should not be flexible and reflect the real savings on cost saving measures, we remind them that today's farmer, equipped with modern trucks and augers can easily load a railcar within an acceptable period of time. All he requires is someone to assist with documentation and settlement.

The issue of who gets paid therefore has broad implications. Whether it be production, handling, marketing or transporting, farmers must be in a position where choice can be reflected. Neutral influence, respecting resource use, and efficiencies in the system are extremely important to farmers. They do not want a costly, inefficient system nor do they want a system which distorts resource use. Whatever system evolves, the overall costs from farm to tidewater must be more than offset by the overall benefits. Bill C-155 will precipitate change and therefore the legislation must address this cost/benefit relationship.

In summary, the present Bill requires substantial major revision if it is to be the instrument to accomplish

the purpose intended consistent with the following objectives:

1. Build in railway capacity.
2. Offset railway losses - encourage investment - guarantee performance.
3. Reduce economic distortion within the agricultural sector.
4. Increase efficiency and economy in the operation of the grain transportation system.
5. Offer a fair sharing arrangement of future costs and future benefits.

Earlier we alluded to the major revisions required if these objectives are to be met. There are a number of specific sections within Bill C-155 that we would suggest be either amended or deleted. These are as follows:

Section 45 (1) (a)

We believe that where the shipper and the railway are unable to agree on a lower rate, there should be a process under which the Commission can make a decision with regard to the matter.

Section 45 (2)

We suggest that this subsection be deleted as it will delay introduction of efficiencies into the system.

Section 46 (1)

This section only permits lowerrates for competitive and

contiguous situations that were applicable in 1981-82. We suggest that it be amended to allow for new competitive or contiguous situations that are so declared by the Commission.

Section 54(3)

This section states that where the rate of cost change is negative, the Government's share is reduced accordingly. We believe that any reduction should be shared between the shipper and the Government and that this subsection should be amended accordingly.

Section 55(1)

This section should be amended so that a substantial portion of the *Government commitment* goes directly to producers on a basis under which the future development of the complete grain handling and transportation system will be continuously subject to farmer pressure for improved efficiency.

Section 59(e)

This subsection should be revised to require that reviews take place at regular four-year intervals coincident with the costing reviews done by the Commission.

CONCLUSION

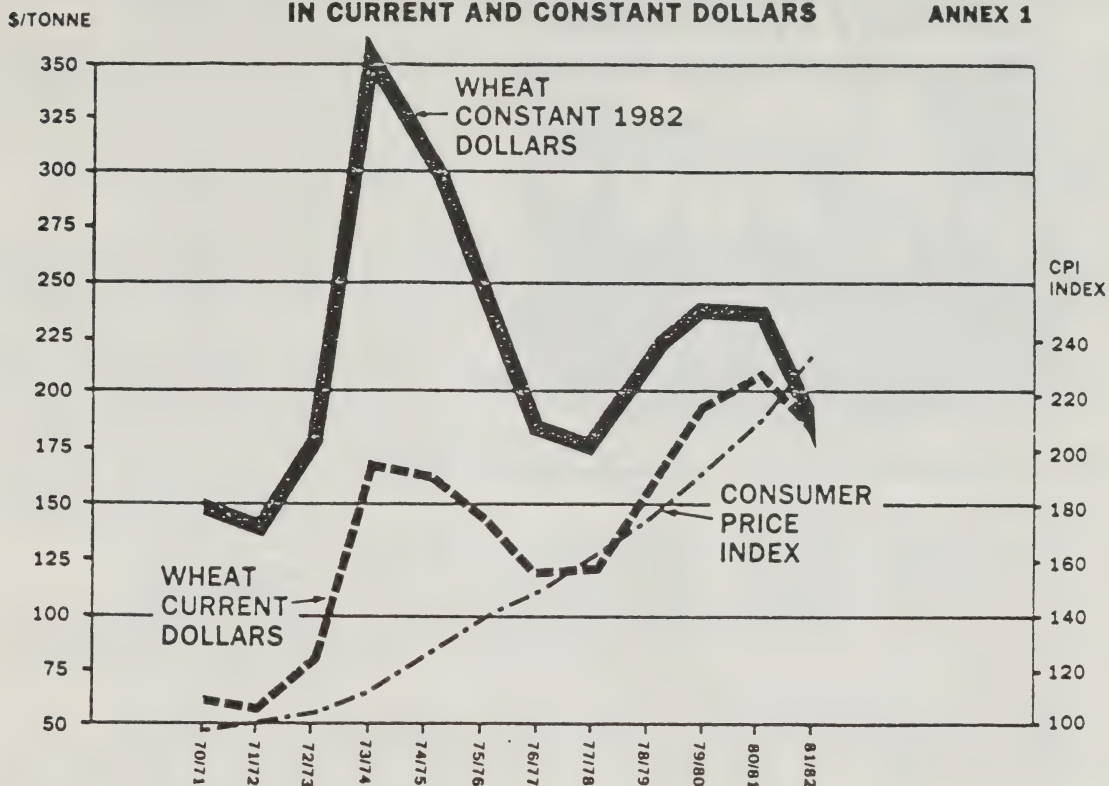
With the amendments proposed, Bill C-155 has the potential to markedly benefit the economic well-being of Western Canada and, indeed all Canada.

The revisions suggested are put forward in the interests of motivating the development of an efficient, least cost to the farmer, first-class transportation and handling system, and are consistent with the principles announced by the Government in February of 1982. These revisions will ensure also that federal funds are used in an effective manner. The legislation will then provide the framework to guarantee the movement of grain and to move it faster and cheaper. The legislation will lead to increased economic activity which will spin-off and spill over to other industries and sectors. It will encourage a well-balanced healthy domestic and export industry with growth and technological advancement as main ingredients. All of Canada will be better off.

The Board of Directors of United Grain Growers trusts your Committee sees fit to consider our concerns and to recommend them as changes to Bill C-155.

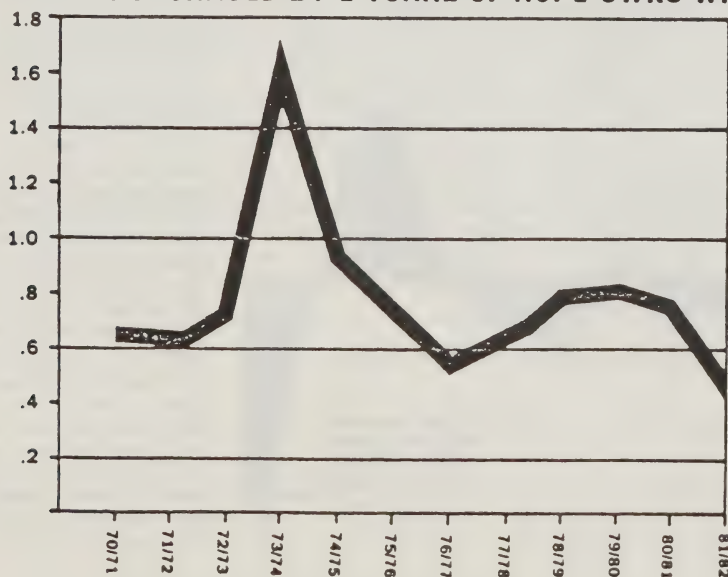
IN-STORE PRICES* OF NO. 1 CWRs WHEAT IN CURRENT AND CONSTANT DOLLARS

ANNEX 1



RATIO WHEAT
TO 11-48-0

NUMBER OF TONNES OF 11-48-0 FERTILIZER PURCHASED BY 1 TONNE OF NO. 1 CWRs WHEAT*



*Prices are in-store. Thindar Bay at Vancouver 1981/1982 prices estimated.

Two-Way Pork Trade Tilts in Canada's Favor

ANNEX 2

Pork and live hog shipments flow both ways across the U.S.-Canadian border, with neither country maintaining a lasting advantage in the trading relationship.

The net balance of pork trade has shifted six times since 1960. In 7 of the last 22 years, the trade favored the United States. In the other 15 years, Canada sold more pork to U.S. buyers than U.S. producers sold to Canada.

In the last 3 years, however, Canada has captured a big lead—Canadian shipments of pork to the United States have averaged four times greater than U.S. shipments to Canada. In both 1980 and 1981, Canada's net trade advantage was more than 76,000 metric tons of pork—an all-time high.

For live hogs, U.S. shipments to Canada come to only several hundred head a year, while shipments in the opposite direction are substantial. They've ranged from 16,000 hogs in 1969 to nearly a quarter-million in 1980. From 1978 to

Quebec and Ontario may soon be exporting sizable amounts of pork and pork products to the U.S. Northeast.

1981, Canada's advantage has averaged about 183,000 head a year (the rough equivalent of 14,000 metric tons of pork).

The recent tipping of the trade scales heavily in Canada's favor has probably had little impact on prices and profitability in the U.S. hog industry. The amount of pork and hogs coming in from Canada constituted only about 3 percent of total U.S. pork consumption in the last 3 years.

For Canada, however, the favorable balance is very important. Canada's edge (exports minus imports) in combined hog-pork trade with the United States accounted for nearly 22 percent

of Canada's total production from 1979 to 1981. For the future, Canadians are looking to the U.S. market to help support expansion of their hog industry.

How can Canadian producers compete with a substantially larger U.S. hog industry? Equally important, what are the overall prospects of greater Canadian penetration of the U.S. pork market?

The answers to these questions involve currency exchange rates, price relationships, and the differences and similarities in both nations' hog sectors.

How So Competitive?

Exchange rates are probably the main reason why Canadian producers have gained ground in the U.S. market. Since 1976, Canadian money has depreciated about 20 percent relative to the U.S. dollar.

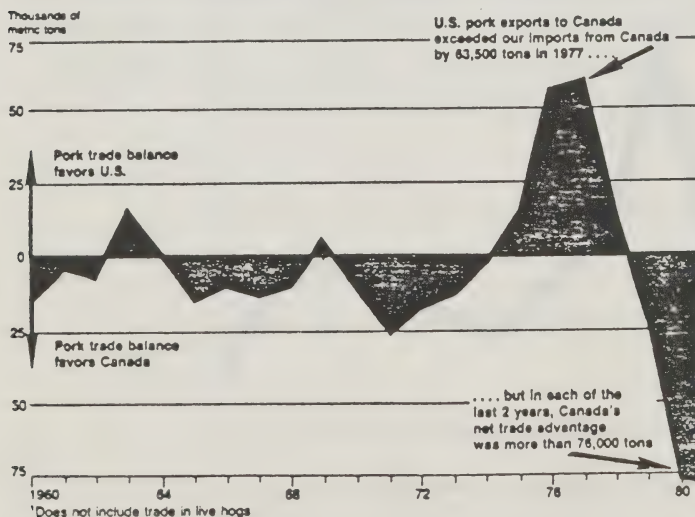
This gives Canadian producers a big edge in selling to U.S. buyers and has encouraged the southward flow of their excess hog production. It has also made Canadians into tougher rivals for Japan's lucrative pork import market.

Another important factor is the lack of trade barriers to impede shipments in either direction. This helps keep Canadian hogs competitive in the U.S. market, but it also leaves Canada vulnerable to developments in the U.S. meat sector.

The reason is that the Canadian meat sector is dwarfed by its U.S. counterpart. Over the last 20 years, U.S. beef cattle slaughter averaged 40 million head a year and hog slaughter averaged 86 million head. Canadian slaughter averaged only 4.3 million head of cattle annually and 9.7 million hogs.

Early last year, the heavy buildup of U.S. fed cattle overflowed onto the Canadian market. In 1981's first quarter, an estimated one in every 10 head slaughtered had been fattened in the United States. This reportedly caused many of Canada's feedlot owners to cut back and, in some cases, shut down their operations.

U.S.-Canadian Pork Trade Balance Has Turned Heavily In Canada's Favor¹



Reliability a Key

Besides Canada's vulnerability to events it can't easily control—such as developments in the U.S. livestock industry—it also faces internal obstacles that limit its ability to supply pork and hogs to the U.S. market.

In a survey of U.S. meat buyers to determine the potential for selling Alberta pork in the western United States, the responses had a common theme: Canada will have to show a strong commitment to remain in the market as a permanent, consistent supplier.

This is an understandable position for U.S. meat buyers to take because the U.S. Corn Belt has provided such consistent and reliable service to hog deficit areas for many years. Among the five important hog-producing provinces in Canada, only Ontario has consistently demonstrated the reliability we have come to expect from the U.S. Corn Belt.

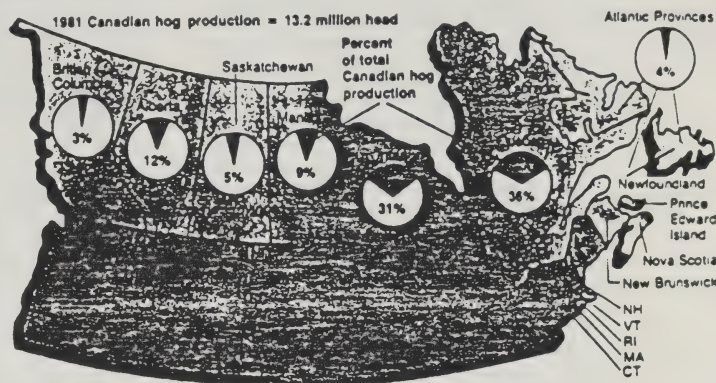
With a secure feed supply and a concentrated, well-established and well-organized hog industry, Ontario may produce significantly more hogs in the 1980's than required to meet the needs of its 8.5 million people. In the 1970's, this province became more or less self-sufficient in hogs.

Quebec, the other major hog-producing province in eastern Canada, doubled its hog production from 1976 to 1980. From the early 1970's to the early 1980's, it went from an annual production deficit of 100 million pounds to a surplus of 150-200 million pounds for its 6.4 million people.

In 1981, Quebec produced 36 percent of Canada's 13.2 million hogs. Ontario's share was 31 percent.

With Quebec's momentum, and a possible assist from Ontario, the two eastern provinces may soon be exporting sizable amounts of pork and pork products to the U.S. Northeast. Altogether, New York plus the six New England states have 30 million consumers and produce only about 3 percent of their pork needs.

Quebec and Ontario Produce Two-Thirds of Canada's Hogs



That gives Quebec and Ontario packers and processors a potential market of about 45 million people on both sides of the border and a chance to compete directly with the U.S. Corn Belt. If the two provinces can establish a reputation as reliable suppliers at competitive prices, they may be able to make significant inroads into the New York-New England market, especially if the Canadian dollar remains weak.

Sharp Contrast In Western Provinces

The three Prairie provinces in western Canada (Alberta, Saskatchewan, and Manitoba) present a sharp contrast. However, they do turn out large supplies of exportable grains and a significant surplus of pork, so Canadians reason that these provinces should become another important base of beef and hog production.

A major potential market is the western United States, a large hog deficit area. Idaho produces only about a third of its pork consumption needs, Washington only 10 percent, California only 5 percent. Although the western U.S. Corn

Belt has been successfully supplying most of this market, Canada's western provinces have a small transportation cost advantage.

For instance, comparing distances from Edmonton, Alberta (a center of Canadian hog production) and Omaha, Nebraska (a center of U.S. production), Edmonton is closer to the Boise, Seattle, and Portland markets and about as close as Omaha to the San Francisco area.

Despite these apparent cost advantages, however, Canada's western provinces lose out when it comes to demonstrating that they can be consistent, reliable suppliers to the U.S. Pacific Northwest. One major obstacle is the large fluctuations in hog production.

Hog production is not the first choice of most of Canada's western farmers. To a greater degree than their counterparts in the eastern provinces or in the U.S. Corn Belt, they seem eager to concentrate their efforts in cash crop production whenever grain can be marketed at attractive prices.

When the overseas market becomes slack and grain prices are depressed, hog numbers rise. Sluggish demand in 1969-71 resulted in a large buildup of grains stored on western Canadian farms. Producers responded to the glut by marketing some of the excess grain through hogs.

Then, in 1972 and 1973, the grain surplus disappeared rather quickly, mainly because of large Soviet purchases. Grain prices tripled, and Prairie province farmers cut their swine herds by 47 percent.

Fluctuations in hog numbers have been much smaller in eastern Canada where markets are larger, closer, and less scattered, where the marketing system is better attuned to hog producers' needs, and where producers are more likely to regard hogs as their primary enterprise.

With each major decline in western marketings, the East has assumed a larger role in Canada's total output. During the 1970's, the West's share fell from 46 percent to only 29 percent.

Other Western Obstacles

Partly because they cannot depend on a large and steady flow of hogs, the slaughter and processing plants in western Canada are reluctant to invest in new equipment. Packers are often working at less than half of their capacity.

Each time producers cut back on hog numbers, they lend support for closing down a meatpacking plant or keeping an outdated plant running rather than replacing it with a more efficient facility.

Western Canada also lacks the service industry that helps support hog production and marketing in Ontario, Quebec, and the U.S. Corn Belt. The hog industry in the Prairie provinces is without modern transportation facilities, credit arrangements, meat inspection procedures, advertising, and other important services.

These deficiencies exist because of variations in supply and because the industry is small and less concentrated than in the East or the U.S. Corn Belt. Pro-

ducers are scattered over a thousand miles.

The typical argument in Canada for building up the hog industry in the western provinces is that the region produces a large surplus of feed grains (primarily barley). The parallel is drawn with the U.S. Corn Belt, which produces a large grain surplus as well as a large number of hogs.

However, if large feed grain surpluses alone were sufficient reason to promote more hogs on Canada's prairies, then a similar economic justification could be found for more hogs in North Dakota, northcentral Montana, and the Palouse

area of Washington, Oregon, and Idaho. These three U.S. regions also produce large barley surpluses and the latter two are closer to U.S. hog deficit areas than are Canada's Prairie provinces.

If Canada's Prairie provinces were ever to start realizing significant profits in U.S. West Coast markets, they would almost certainly generate new competition from U.S. producers in barley-surplus areas. □

[Written by ERS economist Pat Weisgerber, who specializes in the analysis of Canadian agriculture for the International Economics Division.]

Why the Overexpansion?

Both Canada and the United States experienced a substantial buildup in hog numbers from 1978 to 1981.

Sharp increases in pork production in each nation helped trim hog prices far below breakeven levels by late 1979, yet the overexpansion continued until late 1980. Even last year, slaughter dropped only 4 percent in the United States and only 1 percent in Canada.

Action to turn the cycle around and correct the oversupply was needed 1 to 2 years sooner than it occurred. Why did this buildup in North American hog numbers go on for so long?

At least part of the answer is that there are now too few "inners" and "outers" to bring about a rapid shift in direction. In the past, production was more flexible and responsive because many producers would jump into the hog market when profits were high and quickly exit the market when profits started slipping.

Today, on both sides of the border, the bulk of hog supplies

comes from large (quarter-million dollar and up), highly specialized operations. Overhead costs associated with these units are fairly stable whether they operate at full capacity or sit idle.

Despite the similar trends in both nations, Canadian producers have been even less responsive than U.S. producers to the reality of overproduction in the last few years. It's possible that they were reading market signals that predicted a supply downturn and concluded that now is the time to stick with hogs.

Or, maybe, they have a greater sense of security because of Canadian government stabilization programs, stop-loss insurance schemes, and other policies with help prop up the hog sector.

Their reaction could also reflect nervousness over possible supply management programs, perhaps giving them cause to maintain high output levels in anticipation of future production quotas.

TABLE 1a

ANNEX 3

WHEAT PRICES AND FREIGHT RATES

			Farm Level Prairie Wheat Prices		Freight from Scott, Saskatchewan	
Crop Year		Actual Price	Price Restated in 1971 Dollars dollars per tonne	Actual Rate	Rate Restated in 1971 Dollars	Freight as a share of Price per cent
1925 - 26		45.24	128.89	5.07	14.44	11.2
1926 - 27		39.40	113.22	5.07	14.57	12.9
1927 - 28		36.01	104.08	5.07	14.65	14.1
1928 - 29		28.61	83.65	5.07	14.82	17.7
1929 - 30		37.84	115.72	5.07	15.50	13.4
1930 - 31		17.32	59.11	5.07	17.30	29.3
1931 - 32		13.72	51.77	5.07	19.13	37.0
1932 - 33		12.54	49.96	5.07	20.20	40.4
1933 - 34		17.21	68.84	5.07	20.28	29.5
1934 - 35		22.51	88.27	5.07	19.88	22.5
1935 - 36		22.22	86.12	5.07	19.65	22.8
1936 - 37		33.76	126.44	5.07	18.99	15.0
1937 - 38		37.73	138.71	5.07	18.64	13.4
1938 - 39		21.48	80.45	5.07	18.99	23.6
1939 - 40		19.65	71.72	5.07	18.50	25.8
1940 - 41		20.82	73.15	5.07	17.73	24.2
1941 - 42		21.67	67.30	5.07	15.75	23.4
1942 - 43		28.05	79.69	5.07	14.40	18.1
1943 - 44		41.54	111.07	5.07	13.56	12.2
1944 - 45		45.79	117.11	5.07	12.97	11.1
1945 - 46		60.19	150.10	5.07	12.64	8.4
1946 - 47		59.44	139.53	5.07	11.90	8.5
1947 - 48		59.79	123.28	5.07	10.45	8.5
1948 - 49		50.81	114.14	5.07	9.68	8.5
1949 - 50		58.82	109.74	5.07	9.46	8.6
1950 - 51		55.98	96.19	5.07	8.71	9.1
1951 - 52		56.08	89.87	5.07	8.12	9.0
1952 - 53		57.99	92.19	5.07	8.06	8.7
1953 - 54		48.66	77.61	5.07	8.09	10.4
1954 - 55		45.32	72.86	5.07	8.15	11.2
1955 - 56		50.23	79.23	5.07	8.00	10.1
1956 - 57		45.51	68.95	5.07	7.68	11.1
1957 - 58		46.99	69.41	5.07	7.49	10.8
1958 - 59		48.65	70.00	5.07	7.29	10.4
1959 - 60		48.13	67.13	5.07	7.07	10.5
1960 - 61		57.81	78.55	5.07	6.89	8.8
1961 - 62		63.97	84.17	5.07	6.67	7.9
1962 - 63		61.15	76.15	5.07	6.31	8.3
1963 - 64		64.02	78.75	5.07	6.24	7.9
1964 - 65		58.49	70.98	5.07	6.15	8.7
1965 - 66		61.70	71.58	5.07	5.88	8.2
1966 - 67		64.72	72.72	5.07	5.70	7.8
1967 - 68		59.55	65.51	5.07	5.58	8.5
1968 - 69		48.85	51.80	5.07	5.38	10.4
1969 - 70		46.27	48.15	5.07	5.28	11.0
1970 - 71		52.32	53.44	5.07	5.18	9.7
1971 - 72		48.38	47.90	5.07	4.92	10.3
1972 - 73		68.64	60.37	5.07	4.46	7.4
1973 - 74		164.61	121.48	5.07	3.74	3.1
1974 - 75		154.69	100.91	5.07	3.31	3.3
1975 - 76		133.01	77.78	5.07	2.96	3.8
1976 - 77		105.45	60.02	5.07	2.89	4.8
1977 - 78		103.29	54.51	5.07	2.68	4.9
1978 - 79		139.35	62.71	5.07	2.28	3.6
1979 - 80		177.87	71.61	5.07	2.04	2.9
1980 - 81		205.24	72.99	5.07	1.80	2.5
1981 - 82		182.74	59.04	5.07	1.64	2.8

TABLE 1c

ANNEX 3

BARLEY PRICES AND FREIGHT RATES

Crop Year	Farm Level Prairie Barley Prices		Freight from Scott, Saskatchewan		Freight as a share of Price per cent
	Actual Price	Price Restated in 1971 Dollars dollars per tonne	Actual Rate	Rate Restated in 1971 Dollars	
1925 - 26	21.26	61.71	5.07	14.44	23.4
1926 - 27	21.65	62.21	5.07	14.57	23.4
1927 - 28	28.47	82.28	5.07	14.65	17.8
1928 - 29	23.27	68.04	5.07	14.82	21.8
1929 - 30	23.98	73.33	5.07	15.50	21.1
1930 - 31	6.72	22.94	5.07	17.30	75.4
1931 - 32	9.64	36.38	5.07	19.13	92.6
1932 - 33	8.44	33.63	5.07	20.20	60.1
1933 - 34	11.27	45.08	5.07	20.28	45.0
1934 - 35	20.53	80.51	5.07	19.88	24.7
1935 - 36	11.07	42.91	5.07	19.65	45.8
1936 - 37	30.16	112.96	5.07	18.99	16.8
1937 - 38	21.22	78.01	5.07	18.64	23.9
1938 - 39	10.30	38.58	5.07	18.99	49.2
1939 - 40	13.63	49.74	5.07	18.50	37.2
1940 - 41	12.55	43.88	5.07	17.73	40.4
1941 - 42	18.23	56.61	5.07	15.75	27.8
1942 - 43	20.49	58.21	5.07	14.40	24.7
1943 - 44	30.00	80.21	5.07	13.56	16.9
1944 - 45	34.58	88.44	5.07	12.97	14.7
1945 - 46	30.23	75.39	5.07	12.64	16.8
1946 - 47	35.18	82.58	5.07	11.90	14.4
1947 - 48	50.43	103.98	5.07	10.45	10.1
1948 - 49	48.71	83.42	5.07	9.68	11.6
1949 - 50	60.21	112.33	5.07	9.46	8.4
1950 - 51	51.17	87.92	5.07	8.71	9.9
1951 - 52	50.15	80.37	5.07	8.12	10.1
1952 - 53	48.09	76.45	5.07	8.06	10.6
1953 - 54	39.01	62.22	5.07	8.09	16.0
1954 - 55	40.42	64.98	5.07	8.15	12.5
1955 - 56	39.91	62.95	5.07	8.00	12.7
1956 - 57	35.84	54.30	5.07	7.68	14.1
1957 - 58	34.85	51.48	5.07	7.49	14.9
1958 - 59	34.97	50.32	5.07	7.29	14.9
1959 - 60	33.89	47.27	5.07	7.07	15.0
1960 - 61	36.58	49.70	5.07	6.89	13.9
1961 - 62	48.56	63.89	5.07	6.67	10.4
1962 - 63	43.02	53.57	5.07	6.31	11.8
1963 - 64	43.19	53.12	5.07	6.24	11.7
1964 - 65	45.74	55.51	5.07	6.15	11.1
1965 - 66	47.29	54.86	5.07	5.88	10.7
1966 - 67	47.93	53.85	5.07	5.70	10.6
1967 - 68	39.03	42.94	5.07	5.58	13.0
1968 - 69	38.71	38.93	5.07	5.38	13.8
1969 - 70	29.99	30.79	5.07	5.28	17.1
1970 - 71	38.70	34.42	5.07	5.18	15.0
1971 - 72	30.80	29.87	5.07	4.92	16.5
1972 - 73	57.87	50.46	5.07	4.46	8.8
1973 - 74	115.25	85.06	5.07	3.74	4.4
1974 - 75	100.79	65.75	5.07	3.31	5.8
1975 - 76	106.19	62.10	5.07	2.96	4.8
1976 - 77	88.08	50.13	5.07	2.89	5.8
1977 - 78	79.89	39.94	5.07	2.68	6.7
1978 - 79	80.01	36.01	5.07	2.28	6.
1979 - 80	107.03	40.09	5.07	2.04	4.7
1980 - 81	140.86	50.09	5.07	1.80	3.6
1981 - 82	125.38	40.51	5.07	1.64	4.0

TABLE 1f

ANNEX 3

RAPESEED PRICES AND FREIGHT RATES

		Farm Level Prairie Rapeseed Prices		Freight from Scott, Saskatchewan		
Crop	Year	Actual Price	Price Restated	Actual Rate tonne	Rate Restated	Freight as a share of Price per cent
			in 1971 Dollars dollars per		in 1971 Dollars	
1957	- 58	69.86	103.19	5.40	7.98	7.7
1958	- 59	55.41	79.73	5.40	7.77	9.7
1959	- 60	88.23	123.05	5.40	7.53	6.1
1960	- 61	71.83	97.60	5.40	7.34	7.5
1961	- 62	79.29	104.33	5.40	7.11	6.8
1962	- 63	90.08	112.18	5.40	6.72	6.0
1963	- 64	110.98	136.51	5.40	6.64	4.9
1964	- 65	120.99	146.83	5.40	6.55	4.5
1965	- 66	106.05	123.03	5.40	6.26	5.1
1966	- 67	108.97	122.44	5.40	6.07	5.0
1967	- 68	84.80	93.29	5.40	5.94	6.4
1968	- 69	80.62	85.49	5.40	5.73	6.7
1969	- 70	100.98	105.08	5.40	5.62	5.3
1970	- 71	102.70	104.90	5.40	5.52	5.3
1971	- 72	95.39	92.52	5.40	5.24	5.7
1972	- 73	139.34	122.55	5.40	4.75	3.9
1973	- 74	252.01	185.99	5.40	3.99	2.1
1974	- 75	311.54	203.22	5.40	3.52	1.7
1975	- 76	224.29	131.16	5.40	3.16	2.4
1976	- 77	267.52	152.26	5.40	3.07	2.0
1977	- 78	282.72	149.19	5.40	2.85	1.9
1978	- 79	280.44	126.21	5.40	2.43	1.9
1979	- 80	270.89	109.05	5.40	2.17	2.0
1980	- 81	281.29	100.03	5.40	1.92	1.9
1981	- 82	286.00	92.41	5.40	1.74	1.9

APPENDIX "TRPT-89"

UNITED GRAIN GROWERS LIMITED

OFFICE OF THE
PRESIDENT

BOX 6600
WINNIPEG, MANITOBA
R3C 3A7

July 30 1982

TO: ALL LOCAL BOARD DIRECTORS

Dear Sirs:

The directors of United Grain Growers would like your guidance, relating to the Gilson report on grain freight rates. We realize most of you have not seen the report so possibly we could briefly describe part of Dr. Gilson's suggestions.

The recommendations suggest the federal government make an annual payment toward the railway revenue shortfall. The report suggests this annual payment, amounting to \$565.7 million, begin in 1982-83 and it be paid directly to the railways. So, in the first year, the farmers' share of the cost of moving this amount of grain would not increase.

Then starting in 1983-84, given an inflation rate of 8 per cent, and 6 per cent after 1985-86, the farmers start to share the cost increases of the railways. The increased share of farmers would move from \$21.4 million in 1983-84 to \$351.4 million in 1991-92.

As you may be aware, farmers now pay \$148.6 million under today's Crow rates, so the new rates would mean an average increase of 2 x Crow for the 10 years and 3.3 x Crow by 1992.

The government's share also increases from \$565.7 million in 1982-83 to \$790.3 million in 1991-92 but the method of paying this amount of money gradually shifts from paying it all directly to the railways in 1982-83 to paying a part of it directly to farmers. By 1991-92 farmers would be paid 81 per cent directly and railways would be paid 19 per cent (if their performance was judged satisfactory).

The board of directors of your Company has supported direct farmer payments. But it is your money and we want to be positive we are expressing the majority will of UGG members, you a Local Board director being one of their representatives. Many farm organizations support our views, but I must point out we do not have agreement from all of them. The three Pools, for example, are opposed to farmers being paid the Crow benefit directly.

Would you prefer to be paid some of the Crow benefit directly, would you prefer it to be paid in advance of the crop year, say, August 1, or do you want it all paid directly to the railways? This is the key question we would like you to answer on the enclosed questionnaire.

As further background, I might mention it would likely be in UGG's best interests, as a grain company, to keep the present payment system as is--just pay the railways directly for every tonne moved to export. After all, as a grain company, our prime business is moving grain to export position. But as you know, UGG is more than just a grain company, it is a farmers' company and in that sense we have to take a much deeper and broader view.

If farmers want to be in the drivers' seat about the kind of system they want, you might choose to be paid directly. Then you could continue to ship grain to the elevator, or keep the Crow benefit and truck it to a crushing plant or feed mill, or keep the Crow benefit and feed the grain on your own farm or truck it to a feedlot. Or, for that matter, keep the Crow benefit and grow alfalfa. UGG and all other companies, of course, would have to adapt their services to farmers as farmers collectively made decisions in their own economic interests.

Some farm organizations, as you no doubt are aware, oppose direct payments to grain farmers. They claim this will be seen as a farmer subsidy and could be opposed by Canadian taxpayers in the future. The directors of United Grain Growers feel it is a subsidy, no matter how it is paid, and that it can be protected, as is now done, by parliamentary statute.

Please answer the questions as you see them affecting you as a farmer--not necessarily as a Local Board director responsible for rating policies that affect United Grain Growers as a company. Please return the attached questionnaire by August 15.

Thank you,

Yours truly,



President.

(On behalf of the Board of
Directors of United Grain
Growers)

L.F.J.Hehn/M

1979

FOR IMMEDIATE RELEASE

NEWS RELEASE

AN ORGANIZATION
OWNED BY 70,000
WESTERN CANADIAN
FARMERS

FARMERS SPLIT RE CROW RATE INCREASE--UGG SURVEY

WINNIPEG, Feb. 5--Even with a "guarantee of better rail service," 45 per cent of Prairie farmers who responded to a survey by United Grain Growers (UGG) opposed increasing freight rates on grain above Crow's Nest rates.

In a statement released Monday, UGG said 19 per cent favored doubling present rates, 5 per cent tripling, 10 per cent quadrupling and 7 per cent favored "more" of an increase. In the signed replies, 14 per cent refused to comment.

The average freight rate on grains amounts to 20 cents per hundredweight. It is generally considered a rate of 80 cents per hundredweight would compensate the railways fully for losses incurred hauling Prairie grain to ports under statutory rates.

UGG said comments from farmers against a rate increase mainly dwelt on the unlikelihood that better service could, in fact, be "guaranteed." Those in favor of an increase frequently mentioned the merits of directly paying the railways rather than "disguising" payments through compensatory payments, grants for improving trackage, or hopper car purchases.

The other question on the UGG questionnaire, mailed January 19, asked farmers whether they approved or opposed the Canadian Wheat Board purchasing hopper cars. Of the 645 farmers who replied, 69 per cent were opposed, 28 per cent agreed to the purchase, and 3 per cent offered no comments.

Opposition to freight rate increases was biggest in Saskatchewan (48 per cent), followed by Alberta (47 per cent) and Manitoba (39 per cent). Opposition to hopper car purchases by the Wheat Board was biggest in Saskatchewan (73 per cent opposed), followed by Manitoba (66 per cent) and Alberta (65 per cent).

Details of comments supplied by the farmers will be available from United Grain Growers later this month. Some 3,500 local board directors of United Grain Growers were mailed the two-question survey.

Commenting on the results, UGG president Mac Runciman said, "This represents the first time less than half the farmers in a sample as large as this opposed an increase in freight rates on grain. Asked the same question five years ago, I would guess over 90 per cent of the farmers would have opposed an increase. It shows how critical the transportation system appears to many farmers."

He noted that the directors of United Grain Growers had earlier opposed the "secrecy" of the wheat board's decision to tender for the purchase of hopper cars.

"Since then, the Canadian Wheat Board has assured us the matter could not be discussed publicly because it would affect the availability and price of cars from the manufacturers. UGG does not question the need for more hopper cars, however, we still note that the purchase of hopper cars represents a de facto raising of the Crow's Nest rates."

#

Contact: John Clark, United Grain Growers
Phone: 944-5567

NEWS RELEASE

AN ORGANIZATION
OWNED BY 93,000
WESTERN CANADIAN
FARMERS

FOR IMMEDIATE RELEASE

UGG SAYS TRY GILSON PROPOSAL FOR 4 YEARS

WINNIPEG, Oct. 1--The president of United Grain Growers (UGG) Friday called for a reconciliation in the debate among Prairie farm organizations as to whether farmers or the railways should receive direct payment of the \$644 million Crow benefit.

In a statement following a meeting of the UGG board of directors, Lorne Hehn proposed, "Let the federal government adopt the Gilson report which suggests direct payment to the railways in 1982/83 with gradual phasing in of farmer payments to a 50-50 split in 1985/86."

He said, "Then, as Gilson suggested, farmers and the federal government can completely assess the impact of the payment method."

"If Gilson's plan is working by 1985/86, with an improved rail and grain handling system and a healthier livestock and processing industry, we can proceed with the Gilson formula for 81 per cent paid to farmers and 19 per cent paid to the railways by 1991/92."

The president of the 93,000-member Prairie grain co-operative said, "If there are problems, we can make the adjustments needed."

"After all the sky's not going to fall down just because farmers receive direct payment between Aug. 1, 1983 and Aug. 1, 1986. The payments aren't that big. The important thing is, though, we'll be able to assess the impact of direct payments by 1986."

Hehn said, "The best use of the so-called 'Crow Benefit' is one that maximizes the two key Prairie resources: our land and the educated farmer management that crops it. This use must take priority."

"Farmers acting in their own business interests, when paid directly, will decide the future configuration of the rail and elevator system, and the buildup of Prairie livestock and crushing industries."

The UGG president stressed, "There is no 'right or wrong' in this issue of who shall get paid. There are things in favor of both paying the railways and paying the farmer, and neither method is perfect by any means."

"The important thing is give us four years of the Gilson formula, and the effect can be analyzed. Changes can be made if needed," Hehn said.

He reported the results of a special survey of UGG local board directors across the Prairies, asking whether they preferred the 'Crow Benefit' paid directly to the railways or to farmers as suggested by the Gilson formula, showed the quandary many farmers are in about who should be paid the 'Crow Benefit.'

Of the 1,088 who replied to the questionnaire, Hehn said 11 per cent indicated they were undecided. "This is a big proportion of farmers who haven't made up their minds compared to the results of other surveys we have made among local board directors."

Hehn said the purpose of the survey was to "find out why some farmers were opposed to direct farmer payments and how farmers would market their grain if they were paid part of the 'Crow Benefit' directly."

He said local board directors who opposed paying farmers directly listed reasons such as bureaucratic costs and interference, and the risk of politicians removing the 'Crow Benefit' in the future.

"Some of those opposed to paying farmers said it was impossible to treat all farmers fairly, and others were concerned direct farmer payments wouldn't meet the objective of the Crow's Nest Pass Agreement."

The UGG president said farmers who preferred to be paid directly indicated they would expand their livestock operations and truck grain farther to feed mills, feedlots and crushers. "Many respondents, however, indicated they would market their grain the same as they are doing now."

Of the UGG local board members who replied to the survey, 60.5 per cent preferred direct payment to farmers and 28.5 per cent wanted the payment to be limited to the railways.

Hehn said, "In assessing the responses, the UGG board of directors sees clear advantages in trying the Gilson formula until 1985/86 when an appraisal will be made.

"The legislation can build in safeguards farmers are concerned about such as protection from bureaucratic intrusion and political tinkering with the payments."

The UGG president said, "Really what farm organizations should be fighting for is eliminating the 30.4-million-tonne ceiling on Crow rates on grain exports. This has the potential to cost farmers a lot more than method of payment because it will limit Wheat Board and grain farmer incentives to expand exports beyond current levels in the years ahead."

(Note to editors: A copy of the UGG local board questionnaire and a table of responses is attached.)

#

#

#

For further information contact: John Clark
United Grain Growers
Winnipeg, Man.
Phone: (204) 944-5567

Name _____ Local # _____ Address _____

SPECIAL 'CROW BENEFIT' QUESTIONNAIRE

Please answer the following questions.

(1) Do you prefer to be paid the Crow benefit as Dr. Clay Gilson recommends with part paid directly to the farmer and part to the railways? (mark the box you prefer)

☐ Yes☐ No☐ Undecided

(2a) If your answer to (1) is "yes", do you agree with farmers being paid 81 % and railways 19 % by 1991?

☐ Yes☐ No☐ Undecided

(2b) If your answer to (1) is "yes", would you prefer being paid directly by cheque in advance of shipping your crop, say August 1, or would you prefer this money to be deposited into a personal freight credit account established on, say August 1, with any outstanding balance returned to you at the end of the year? Please mark your choice.

☐ Paid directly by cheque☐ Freight credit account

(3) If your answer to (1) is "no", why do you prefer this?

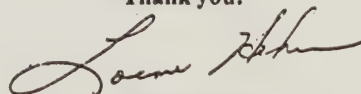
(please continue on back if more space is required)

(4) If your answer to (1) is "yes", might you consider marketing your grain (crusher, livestock, feed mill, neighbor) differently than you have been doing? How?

(please continue on back if more space is required)

It is most important that all Local Board Directors answer this questionnaire as soon as possible. It is one way we can get accurate guidance as to what you want.

Thank you.



Lorne Hehn
President

RESPONSES TO UGG QUESTIONNAIRE

	Total Questionnaires Returned	Favor Farmer Payments	%	Favor Railway Payments	%	Undecided	%
SASKATCHEWAN	395	215	54.43	138	34.94	42	10.63
ALBERTA	439	276	62.87	112	25.51	51	11.62
MANITOBA	237	156	65.82	56	23.63	25	10.55
TOTAL PRAIRIES	1,088*	658	60.48	310	28.49	120	11.03

*Provincial breakdowns do not include 17 unsigned and unaddressed questionnaires. Prairie totals include these 17 questionnaires.

APPENDIX "TRPT-90"

SUBMISSION TO
THE HOUSE OF COMMONS
STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
RESPECTING BILL C-155
THE WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT

CANOLA CRUSHERS OF WESTERN CANADA

Alberta Food Products
Canbra Foods Ltd.
CSP Foods Ltd.
NARP Processors Ltd.
United Oilseed Products Ltd.

August 1983

SUMMARY

The submission of the Canola Crushers of Western Canada deals with various aspects of Bill C-155 and other consequential and related provisions, especially as they affect processors of grain. The fact that processor issues are of lower profile than those directly affecting primary producers should not suggest that they are unimportant.

Issues of transportation policy in Canada are not only economic in nature, but more importantly address the question of regional disparity. The ultimate goal of transportation policies has been to maximize and equalize opportunities and benefits for all Canadians in all regions of the country.

The western crushers are gratified that Bill C-155 includes canola oil and meal and accords parity by treating canola oil and meal in exactly the same manner as canola seed with respect to line-haul rates and the provision of equipment in the Western Division.

A RETENTION OF EASTERN MINIMUM COMPENSATORY RATES

The issue of most critical concern to the western crushers is the proposed elimination of eastern minimum

compensatory rates for canola oil and meal and their replacement with rates set unilaterally by the railways. This is consequential to the enactment of Bill C-155. It is, therefore, relevant for your Committee to consider this negative consequence of Bill C-155. This Committee is the only forum before which we may now address this issue and seek reversal of this process.

Government initiatives have been necessary to ameliorate regional disadvantages and equalize regional opportunities. Minimum compensatory rates were a symbolic and tangible initiative by the Federal Government to ensure the viability of canola processing in the west. The purpose was to promote industrial development in a region almost devoid of such development by assisting, to the extent possible, western crushers in gaining access to eastern Canadian and foreign markets.

Eastern minimum compensatory rates have allowed the western crushers a share of the eastern Canadian market and some access to export markets through eastern Canadian ports. The western crushers shipped 55% of their products utilizing minimum compensatory rates east of Thunder Bay in 1982.

It is undeniable that there has been a tremendous expansion of crushing of western-grown canola seed in eastern

Canada for the purposes of penetrating the eastern Canadian market by eastern crushers at a time when western crushers had access to minimum compensatory rates. Western crushers are already in a disadvantageous competitive position. Anything that deteriorates the position of the western crushers will worsen this position.

The western crushers object to commercial rates east of Thunder Bay for the following reasons:

- (1) Our freight rates will increase. A greater disparity will be created between the cost of moving seed and products to eastern Canadian markets and ports.
- (2) In the absence of minimum compensatory rates, more crushing facilities will be established in eastern Canada. Even with MCR's, major crushing facilities have been established in eastern Canada. Commercial rates on canola products from Thunder Bay to eastern Canadian markets will act as a tariff barrier foreclosing those major markets to the western crushers.
- (3) The railways can, and will, extract from the western crushers the benefits of parity to Thunder

Bay in setting commercial rates east of Thunder Bay. Parity in the Western Division should not be eroded by permitting commercial rates east of Thunder Bay.

- (4) Commercial rates east of Thunder Bay give the railways the power to determine to what eastern markets the western crushers may have access. The western crushers do not accept in principle that the railways should have this power over a western Canadian industry.
- (5) Distortions exist throughout the transportation system in Canada. Eastern crushers have access to a subsidized Seaway system. There is no justification for subjecting western crushers to monopoly-set rates covering the full unsubsidized cost of rail transportation east of Thunder Bay and more.
- (6) Canadian Pacific Limited is a substantial owner of a canola crushing plant in eastern Canada which competes with western crushers. It is unfair and unreasonable that such a competitor should have the power to set our rates and determine in what markets we may compete with it.

Impeding our access to eastern Canadian markets and eastern ports by allowing commercial rates east of Thunder Bay will leave us with three alternatives:

- (1) Some plants may shut down.
- (2) We may operate at even more inefficient and uneconomic volumes than at present.
- (3) To seek additional volume in the export market.

The first two alternatives are unacceptable. The third is not a realistic economic alternative for the following reasons:

- (1) An industry must have a stable domestic base market in order to expand in highly competitive export markets.
- (2) Export markets are generally more volatile with higher risk and lower returns relative to domestic markets.
- (3) Foreign markets carry with them risks of foreign exchange fluctuations and credit worthiness.

- (4) Tariff and non-tariff barriers impede access to foreign markets.
- (5) Loss of minimum compensatory rates will impede access to existing export markets now served through eastern Canadian ports.
- (6) The industry had anticipated that the parity provided by Bill C-155 would help to increase its volume throughput to economic levels by improving access to export markets. This was anticipated to be additional volume. If markets east of Thunder Bay and export markets through eastern ports are lost to us, any new export sales will simply at best replace that lost volume and we will still operate at uneconomic levels.

There are two eastern processors and five western processors serving the eastern Canadian market. Impeding our access to the eastern Canadian market through commercial rates east of Thunder Bay will deny eastern consumers of the benefit of our competition.

The western crushers ask this Committee to recommend to Parliament that Cabinet be advised that Order in Council PC1976-894 should continue in effect to the extent

and as the means by which minimum compensatory rates east of Thunder Bay be retained.

Alternatively, we ask that Bill C-155 be amended to provide for the retention of minimum compensatory rates east of Thunder Bay.

B MILEAGE CREDITS FOR SHIPPER-SUPPLIED TANK CARS

The railways do not own or supply tank cars. Users must lease them. Recognition of these lease costs is essential for effective parity. The Crow benefit and the railways' volume-related variable costs include compensation to enable the railways to make mileage allowance payments. This should be explicitly referred to in Bill C-155.

C RATES TO VANCOUVER AND THUNDER BAY FOR
FURTHERANCE TO THE UNITED STATES

If the crushers are to have marketing opportunities in the United States, they must have access to statutory rates to Thunder Bay and Vancouver. Traditionally, movements to Thunder Bay for furtherance to domestic, off-shore or U.S. destinations have been accorded the Crow rate. This has not been the case to Vancouver. It is important that the word "export" be defined as "any destination outside of Canada".

D MOVEMENTS IN BULK OR OTHERWISE

It is vital there be no artificial impediments to the movement of canola products, regardless of whether they are in bulk or any form of container. This should be specified in Schedule I of Bill C-155.

E ANCILLARY CHARGES

Ancillary charges should be statutory and should be calculated in a way that is consistent with the calculation of statutory line-haul rates. The total charge for moving grain or grain products must be in keeping with the overall intent of the Statute - that shippers are given the full protection of legislation and that deliberate loopholes are not permitted in the rate structure.

F RATES ON CARS OTHER THAN BOXCARS, HOPPER CARS
OR SHIPPER-SUPPLIED TANK CARS

Rates for the movement of grain and grain products in any appropriate type of equipment should be the same. If new or different car types are more appropriate, their use should not be discouraged by the assessment of higher rates.

G JOINT LINE RATES

Western grain and products should be transported only at single line rate levels. Identifying costs associated with joint line movements is inconsistent with the cost-rate relationship scheme in Bill C-155. Exports through the Port of Prince Rupert from processors located only on the lines of CP Rail will be discouraged. Therefore, only single line rates should apply.

H PERFORMANCE OBJECTIVES

Restricting performance objectives to the criterion of tonnage fails to directly address the railway performance required by processors. Of most importance is efficient car utilization. There must be a clear and direct requirement for the railways to handle cars efficiently and ensure their turn-arounds in an expeditious manner.

I RAILWAY COSTING

The costing review to be carried out by the Canadian Transport Commission will be the appropriate time to readdress costing issues, provided the Commission has reasonable discretion and that all interested parties are given an opportunity to be heard.

The legislation appears to confer that jurisdiction on the Commission except in respect of determining cost of capital. There is no reason to fetter the Commission's discretion in respect of this one item of cost.

J

INCORPORATION BY REFERENCE OF OTHER LEGISLATION

In the case of inconsistency, the provisions of the Railway Act and the National Transportation Act should apply to the transportation of western grain and grain products. Shippers should be able to have recourse to protection provided by this legislation.

TABLE OF CONTENTS

<u>Section</u>	<u>Page</u>
I Introduction	
II The Canola Crushers of Western Canada	
III The Role of Transportation in Canada	
IV Development of Canola and Canola Processing and Government Initiatives in Transportation	
V Continuation of Minimum Compensatory Rates East of Thunder Bay	
a. The Issue	
b. Importance of Minimum Compensatory Rates East of Thunder Bay	
c. Comparison of Disparity	
d. Why the Western Crushers Object to Commercial Rates East of Thunder Bay	
e. Major Impacts of Commercial Rates	
f. The Allen Study	
VI Mileage Credits for Shipper-Supplied Tank Cars	
VII Rates to Vancouver and Thunder Bay for Furtherance to the United States	
VIII Movements in Bulk or Otherwise	
IX Ancillary Charges	
X Rates on Cars Other Than Boxcars, Hopper Cars and Shipper-Supplied Tank Cars	
XI Joint Line Rates	
XII Performance Objectives	
XIII Railway Costing	
XIV Incorporation by Reference of Other Legislation	

APPENDIXPage

- I Order in Council PC1976-894
- II Representative Freight Cost Comparison
of Canola Seed Crushed in Western and
Eastern Canada Assuming Parity to
Thunder Bay and Minimum Compensatory
Rates Beyond

I INTRODUCTION

The Canola Crushers of Western Canada appreciate the opportunity of appearing before the House Standing Committee on Transport to present our views on the important legislation proposed for enactment by Parliament in Bill C-155. Our submission deals with various aspects of the legislation and other consequential and related provisions and makes specific suggestions and recommendations.

Your Committee will be dealing with a number of major issues of particular significance to the primary producers in Western Canada. These will include such issues as the question of whether Government funds should be paid to the railways or to producers, whether the volume cap on the Crow benefit should remain or be lifted and the level of any "safety net" that may be established to protect producers from undue freight rate increases. The western crushers have not addressed these issues, leaving it to the parties most directly concerned to deal with them.

The issues facing processors of grain are somewhat different and, by their nature, of significance primarily to the processing sector. The fact that the processor issues are of lower profile than those directly affecting primary producers should not suggest that these issues are not of

significance to Canada's economy, to the economy of the prairie provinces or in fact to primary producers. Growth and development of the West commenced with the encouragement of the primary agricultural sector. Continued growth requires diversification of the western agriculture economy and the creation of value-adding industries based on primary agricultural production.

One such value-adding industry is the western Canadian canola crushing industry. This is a relatively new industry, commencing on the Prairies shortly after the Second World War. Regulatory restrictions imposed by governmental authorities and resistance by edible oil processors and animal feed manufacturers and users severely restrained the development of this industry in the first decade of its existence. In order to overcome these obstacles, the western crushing industry supported research programs, participated in extensive experimentation and contributed to promotional activities. Through the efforts of this industry and in conjunction with such agencies as the National Research Council and Agriculture Canada, new and improved varieties of seed were developed and modern and efficient techniques of crushing canola were implemented, bringing about general acceptance of canola oil as an edible oil and canola meal as a safe and healthy protein source for animal and poultry feed. The development of high quality varieties of canola in

the last decade has further increased the acceptance, market penetration and utilization of canola in Canada and in export markets. Canola growing and processing are important to the western Canadian economy.

II THE CANOLA CRUSHERS OF WESTERN CANADA

All canola crushing companies in Western Canada are associated in a voluntary organization known as the Canola Crushers of Western Canada. The five companies and locations of their facilities are as follows:

Alberta Food Products	- Fort Saskatchewan, Alberta
Canbra Foods Ltd.	- Lethbridge, Alberta
CSP Foods Ltd.	- Altona, Manitoba
	Harrowby, Manitoba
	Saskatoon, Saskatchewan
	Nipawin, Saskatchewan
NARP Processors Ltd.	- Sexsmith, Alberta
United Oilseed	
Products Ltd.	- Lloydminster, Alberta

Capital investment in western crushing facilities is approximately \$400 million in replacement value terms. Ownership is largely with farmer-owned co-operatives in Western Canada. Other ownership is held by Canadian individuals or companies with a small percentage being held by Japanese owners.

The western crushers employ approximately 1200 people. In addition to providing income to their own

employees, these companies purchase goods and services from support industries in their areas, and thus provide indirect employment and investment opportunities. Their plants are located primarily in smaller centres in the prairies. As such, their existence and viability is of much greater significance than might be the case if they were located in larger urban centres.

The western crushers produce canola oil and meal. Canola oil and meal, as well as being competitive with other oilseed products, are competitive with canola seed itself.

Traditionally, the western crushers have relied on the markets of Eastern Canada for the sale of the largest proportion of their production. The western Canadian market is small by virtue of the relatively small population in this region of Canada. Export markets are volatile and unpredictable. However, the western crushers have made strides in recent years in penetrating the markets of North Africa and Southeast Asia.

It is the reliance on markets that require long overland transportation, together with the competitive market inter-relationship that exists between canola products and canola seed, that have caused the western crushers over the last two decades to seek freight rates for the shipment of

canola products by rail at levels equivalent to those available for the shipment of seed.

These prairie canola processing companies constitute a captive market for approximately one-half of the canola grown in Western Canada. This is a particularly important market to western grain growers at a time when European countries are expanding their production of canola and are becoming more aggressive in the export market for oilseeds.

III THE ROLE OF TRANSPORTATION IN CANADA

Transportation has been closely interwoven with the economic, political and social life of Canada throughout its history. From the earliest days of settlement, governments have taken an active part in providing transportation. In the process, a national transportation system has been built up by a combination of public and private initiative with various forms of government assistance.

Historically, the provision of transportation facilities was motivated by the desire to link together British North America into a cohesive political and economic unit, reflecting a deliberate effort to avoid the powerful forces tending to bring about an absorption of the several provinces into the economy of the United States. Confederation sought to bind a long, narrow, sparsely populated strip that did not necessarily conform to natural economic ties. Issues of transportation policy in Canada are therefore not only economic in nature but, more importantly, address the question of national unity, which has been a fundamental and persistent problem since Confederation.

The ultimate goal of transportation policies of the various federal governments since Confederation has been to maximize and equalize opportunities and benefits for all

Canadians in all regions of the country. Examples are the building of the Canadian Pacific Railway, the Crow's Nest Pass Agreement, the Maritime Freight Rates Act, construction of the St. Lawrence Seaway and enactment of laws providing for regulatory and political intervention in the setting of freight rates.

IV DEVELOPMENT OF CANOLA AND CANOLA PROCESSING
AND GOVERNMENT INITIATIVES IN TRANSPORTATION

Rapeseed (now canola) was not grown on the Prairies in 1897 when Crow's Nest rates were established. When its production first commenced after the Second World War, attempts were made to bring canola under the statutory freight rate structure. The railways resisted these attempts. In the 1950's an application to have Crow rates accorded to rapeseed was made to the Board of Transport Commissioners but was denied. A subsequent appeal to the Supreme Court of Canada was also denied. Notwithstanding these judicial decisions, the Federal Government, in the public interest, amended the Railway Act in 1961 to extend the application of the Crow's Nest Pass level of freight rates to rapeseed. The result was that, with the exception of meal to Thunder Bay*, the railways charged higher rates on rapeseed oil and meal than on the seed itself.

Canola products move to markets which in many circumstances will accept unprocessed seed in the alternative. It is therefore a basic fact that processed canola products compete with canola seed itself. Relative

*The railways, recognizing the competitiveness between various seeds and their products, and the competitiveness between products themselves, accorded the Crow rate to some products. Rapeseed meal to Thunder Bay (but not to Vancouver) was accorded the Crow Rate by the late 1940's. The railways refer to this anomaly as an "accident of history".

transportation costs for oil, meal and seed are therefore critical to the western crushing industry.

Because of this, after 1961 the industry had numerous meetings with the railways in an effort to convince them of the need to treat the products of rapeseed and rapeseed itself in an equal manner. These attempts all proved unsuccessful.

The result was the first application under Section 23 of the new National Transportation Act for freight rate relief. This application was made in 1970 and was heard by the Canadian Transport Commission in 1972. In 1973 the Commission ordered a reduction of freight rates on meal moving east of Thunder Bay. The Commission also ordered that the railways file an export rate structure, which at that time had not been done.

Because this decision did not fully recognize the competitiveness between seed and its products, the western crushers in 1974 appealed to the Federal Cabinet under Section 64(1) of the National Transportation Act for effective parity of rates between seed and products, i.e., the same rate for seed and products.

This appeal was decided in March of 1976. It was recognized that without Cabinet intervention the canola crushing industry would be transferred from Western Canada to Eastern Canada or abroad. Western Canada, as had been the case virtually since the turn of the 20th century, would continue to be relegated to being a producer of agricultural crops with the processing being done in Eastern Canada or abroad. Western Canada would continue to be denied the opportunity to maintain a secondary industry based on the raw products of agriculture.

On April 13, 1976 the Federal Cabinet enacted Order in Council PC1976-894 (Appendix I) which accorded minimum compensatory rates to canola oil and meal moving to eastern Canadian markets or for export.

Effective parity with seed (which is a principle that the then Minister of Transport endorsed) would have required application of the Crow rate in the Western Division and equalization of rail rates with water rates from Thunder Bay eastward, neither of which rates may have been compensatory to the railways. The Federal Cabinet was not prepared to permit products to be transported at non-compensatory rates. Order in Council PC1976-894 was intended to grant the western crushers the lowest rate legally available. Even with that freight rate level in

place, the Cabinet was not satisfied that the western crushers would have access to eastern Canadian and export markets and thus a freight assistance program was implemented by the Federal Cabinet to further reduce the effective transportation costs of the western crushers. The establishment of MCRs and the freight assistance program constituted the Federal Government's response to the western crushers request for parity.

Subsequent to 1976, each Minister of Transport assured the western crushers that parity would be forthcoming with a resolution of the Crow rate problem.

In its February 8, 1982 policy statement respecting revision of the Crow rate, the Federal government stated that the railways would be required to make adjustments to their freight rates in order to promote agricultural processing in Western Canada.

In his June 15th, 1982 Report on Consultations and Recommendations regarding Western Grain Transportation, Dr. J.C. Gilson recommended that the anomalies relating to the exclusion from statutory rates of canola oil and meal be removed by including these products under the new statutory rate structure.

The various task forces that were set up to effect Crow rate reform all accepted the principle of parity of canola products with canola seed in the Western Division. This was fully consistent with the Government's policy statement to promote agricultural processing in Western Canada, and Dr. Gilson's recommendations.

In its February 1, 1983 Western Transportation Initiative policy statement, the Government of Canada restated its adoption of the principle of parity between canola products and seed in the Western Division by proposing that the statutory rate apply to oil and meal movements.

The western crushers are gratified that Bill C-155 includes canola oil and meal. Parity recognizes the fundamental competitiveness of canola products and canola seed and neutralizes transportation costs as a factor in this competition by treating canola oil and meal in exactly the same manner as canola seed with respect to both the line-haul rates and the provision of equipment.

Ironically, the February 1, 1983 policy statement proposed imposition of commercial rates east of Thunder Bay on canola oil and meal, a position which is totally inconsistent with the policy of promoting agricultural processing in Western Canada and unacceptable to the western crushers.

V CONTINUATION OF MINIMUM COMPENSATORY
 RATES EAST OF THUNDER BAY

a. The Issue

Inclusion of canola oil and meal in Bill C-155, i.e., parity in the Western Division, supercedes those portions of Order in Council PC1976-894 which provided for minimum compensatory rates in the Western Division. However, the Order in Council also provides for MCR's east of Thunder Bay to eastern domestic markets and to eastern ports for export. The issue of most critical concern to the western crushers is the proposed elimination of eastern minimum compensatory rates for canola oil and meal as a trade-off for parity in the west.

The February 1, 1983 Western Transportation Initiative policy statement of the Federal Government states at page 15:

"East of Thunder Bay, canola meal and oil currently move at minimum compensatory freight rates, whereas other commodities, including western grains, move at normal commercial rates. In principle, the Government believes that such commercial rates east of Thunder Bay should be established for canola and linseed oil and meal effective August 1, 1983, but is prepared to consider a phased approach to implementation. Due to the current difficulties faced by the industry, the Government will request the Canadian Transport Commission and the Departments of Regional and Industrial Expansion and Agriculture to examine the issue of minimum compensatory rates for these products east of

Thunder Bay and their relationship to the present problems of the crushing industry in both Eastern and Western Canada."

Successive ministers of transport since the early 1970s recognized and accepted the principle of parity from origin to destination between canola seed and its products. The crushers were always told that resolution of the parity issue had to await resolution of the Crow rate problem. The Gilson process recommended parity in the West, but did not recommend abolition of minimum compensatory rates east of Thunder Bay. The task forces did not recommend abolition of minimum compensatory rates east of Thunder Bay. At no time prior to the February 1, 1983 policy statement did the Federal Government indicate that, as a trade-off for receiving parity within the Western Division, the western crushers would have to give up minimum compensatory rates east of Thunder Bay.

The Government has indicated that elimination of minimum compensatory rates is consequential to the enactment of Bill C-155. We therefore submit it is relevant for your Committee to consider this negative consequence of Bill C-155. This Committee is the only forum before which we may now address and seek reversal of this process.

b. Importance of Minimum Compensatory Rates
East of Thunder Bay

Historically, western Canada has been a producer of primary products and raw materials. The region is landlocked. It is sparsely populated and is far from major markets, both domestic and export.

These inherent disadvantages of the region inhibited industrial development. Railway freight rates did little or nothing to alleviate this situation. Historically, government initiatives have been necessary to ameliorate these disadvantages and equalize regional opportunities.

Minimum compensatory rates were a symbolic and tangible initiative by the Federal Government to ensure the viability of canola processing in the west. The purpose was to promote industrial development in a region almost devoid of such development by assisting, to the extent possible, western crushers in gaining access to eastern Canadian and foreign markets. This initiative was intended to address the broad objective of equalizing regional opportunities, which has always been one of the basic objectives of national transportation policy.

Even with minimum compensatory rates, the crushing of canola has developed close to large consuming markets

because of the access of industries in consuming centres to Crow rates and low water rates for the movement of canola seed.

Eastern minimum compensatory rates have partially achieved for the western crushers what they were designed to accomplish - a share of the eastern Canadian market and some access to export markets through eastern Canadian ports.

The eastern Canadian market has been the largest, most consistent market for western crushed canola products over the long term. The eastern Canadian market has been regarded by western crushers as their "base" market. Moreover, exports of canola oil to important off-shore market areas such as North Africa have moved through eastern Canadian ports.

In 1982, 55% of canola products shipped from western crushing plants to export and domestic markets utilized minimum compensatory rates east of Thunder Bay.

c. Comparision of Disparity

Appendix II is an estimated freight cost comparision assuming parity in the Western Division and

minimum compensatory rates east of Thunder Bay. The parity granted to canola oil in the Western Division on eastbound movements is worth approximately \$8.00 per tonne to western crushers. However, the advantage to canola crushers in eastern Canada who process western grown canola seed is still about \$10.00.

Appendix II is based upon continuation of MCR's east of Thunder Bay. Should the railways be allowed to establish commercial rates east of Thunder Bay, the disadvantage to Western Canada will be exacerbated. We do not know what commercial rate level might be established. The one thing we do know is that it will not be lower than existing MCR's. Therefore, any move to commercial rates will simply widen the disparity between the cost of moving products and the cost of moving seed to eastern Canada and further erode the competitive position of western crushers vis-a-vis their eastern competitors in the eastern Canadian market.

The calculations shown in Appendix II reflect representative and fair transportation cost comparisons between seed and products moving from western Canada to eastern Canada. Some numbers are taken from actual tariffs. Some numbers are estimates, but we believe they are fair.

There may be a continuing controversy over issues such as whether comparisons should include or exclude inbound costs of western crushers and outbound costs of eastern crushers or whether origins and destinations are representative or other matters. We believe our comparison is fair and reasonable, but it is not necessary to continue that type of debate, especially before your Committee.

There is one undeniable fact. There has been a tremendous expansion of crushing of western grown canola seed in eastern Canada for the purpose of penetrating the eastern Canadian market by eastern crushers at a time when western crushers had access to MCKs. Regardless of whether a particular set of comparisons shows an advantage to the east or the west, this growth in the east is incontrovertible. The conclusion is inescapable. Anything that deteriorates the position of the western crushers will worsen an already disadvantageous position.

d. Why the Western Crushers Object to
Commercial Rates East of Thunder Bay

(1) Withdrawal of minimum compensatory rates and application of commercial freight rates by the railways will increase the cost of moving products from Western Canada to eastern Canadian markets. This is because, although the railways do not lose money at minimum compensatory rate

levels, they do not find these rate levels attractive and will not voluntarily accord them to the western crushing industry.

The western crushing industry will, therefore, be subjected to rates which will create a greater disparity between the cost of moving seed and products than as shown in Appendix II.

(2) The major markets for canola oil in Eastern Canada are where the refineries are located. These major centres such as Toronto, Hamilton, Windsor and Montreal are also accessible by water transportation. These facts leave no room for doubt that in the absence of minimum compensatory rates, more crushing facilities will be established in those centres. Major crushing facilities are already in operation in Hamilton and in Windsor, Ontario. Even with minimum compensatory rates available to western crushers, the crushing of western grown canola in Eastern Canada has increased dramatically. From almost nothing in 1978-79, the eastern crushers crushed approximately 80 000 tonnes in 1982-83. In 1983-84, they project they will crush some 225 000 tonnes. Since 1979, it is the eastern crushers that have captured the majority of the increased eastern canola oil market. Commercial rates on canola products from Thunder

Bay to eastern Canadian markets will act as a tariff barrier, foreclosing those major markets to the western crushers.

(3) The railways can, and will, extract from the western crushers the benefits of parity to Thunder Bay in setting commercial rates east of Thunder Bay. Commercial rates east of Thunder Bay will deny the western crushers the benefit of parity to Thunder Bay. The western crushers have carried on a long struggle for parity. Bill C-155 accords parity to the western crushers to Thunder Bay for good and valid reasons. Its effect should not be eroded by permitting commercial rates east of Thunder Bay.

(4) Commercial rates east of Thunder Bay give the railways the power to determine to what eastern markets the western crushers may have access. The railways will determine whether eastern ports can be used for the export of western oil and meal. This is because the western crushers are captive to the rail mode. In such non-competitive situations, the term "commercial rate" is simply a euphemism. Where the shipper is captive, the railways set their freight rates unilaterally. These are monopoly-set rates, nothing more nor less. Rates will be set at whatever level is appropriate for the railways. The western crushers do not accept in principle that the railways should have this power over a western Canadian industry.

(5) Distortions exist throughout the transportation system in Canada. East of Thunder Bay, seed is transported by water through a heavily subsidized Seaway system. When eastern crushers have access to such a subsidized transportation system for the movement of seed, there is no justification for oil and meal, which are competitive with that seed, having to pay full commercial rates covering the full unsubsidized cost of rail transportation east of Thunder Bay and more.

(6) Canadian Pacific Limited is a substantial owner of a canola crushing plant at Windsor, Ontario which is in competition with the western crushers. It is unfair and unreasonable that such a competitor should have the power to set our rates and determine in what markets we may compete with it.

e. Major Impacts of Commercial Rates

In 1982, the western crushers shipped approximately 134 000 tonnes of oil east of Thunder Bay to eastern Canadian markets. This represented 40% of the oil produced by western crushers. In addition, oil exported through eastern Canadian ports in 1982 accounted for another 70 000 tonnes or 21% of the oil produced by western crushers.

In 1982, the western crushers shipped 237 000 tonnes of meal to markets east of Thunder Bay. This accounted for 50% of the meal produced by western crushers.

In 1982, even with these volumes moved east of Thunder Bay, the total volume produced by western crushers represented only 65% of existing crush capacity which is far below an economic operating level. This was primarily because of the inability to penetrate the export market and the loss of market share of the eastern domestic market to eastern canola crushers.

It can easily be seen that with any further freight rate impediments to eastern Canadian markets or export markets served through eastern ports this industry would have operated at an even more uneconomic level of throughput.

Western crushers have three alternatives as commercial rates impede access to eastern domestic markets and eastern ports. The first is for some plants to completely shut down. The second is to reduce plant throughput and run at even more inefficient and uneconomical levels than at present. The third alternative is to seek additional volumes in the export market. The first two alternatives are unacceptable.

The third alternative, being relegated to the export market, is not a realistic economic alternative for the following reasons:

- (1) An industry must have a stable domestic base market in order to expand in highly competitive export markets.
- (2) Export markets are generally more volatile with higher risk and lower returns relative to domestic markets.
- (3) Foreign markets carry with them risks of foreign exchange fluctuations and credit worthiness.
- (4) Tariff and non-tariff barriers impede access to foreign markets.
- (5) Loss of minimum compensatory rates will impede access to existing export markets now served through eastern Canadian ports.
- (6) The industry had anticipated that the parity provided by Bill C-155 would help to increase its volume throughput to economic levels by improving access to export markets. This was anticipated to

be additional volume. If markets east of Thunder Bay and export markets through eastern ports are lost to us, any new export sales will simply at best replace that lost volume and we will still operate at uneconomic levels.

There are major impacts for the country as well if we are impeded in serving the region east of Thunder Bay. That region is a vegetable oil and protein meal deficient area.

The eastern Canadian market is served by two processors located in eastern Canada and by five located in western Canada. As commercial rates impede our access to eastern markets, eastern consumers will be denied the benefits of existing competition.

f. The Allen Study

In its February 1, 1983 policy statement the Federal Government indicated that although it believed in principle that commercial rates east of Thunder Bay should be established for canola oil and meal effective August 1, 1983, it was prepared to consider a phased approach to implementation. A study conducted by consultant D.R. Allen of Ottawa purported to examine this issue.

The western crushers did not participate in this study. Commercial rates are unacceptable to the western crushers. We could hardly participate in a study of the timing of their implementation, when we disagree that they should be implemented at all.

RECOMMENDATION

The Federal Cabinet intervened in 1976 to accord the western crushers the protection of minimum compensatory rates. We find it unacceptable that this protection is to be taken away from us. Unless minimum compensatory rates east of Thunder Bay are retained, the future of the western crushing industry will be placed in the hands of the railways. To give the railways that power is totally unacceptable.

The western crushers, therefore, ask your Committee to recommend to Parliament that his Excellency be advised that Order in Council PC1976-894 should continue in effect to the extent and as the means by which minimum compensatory rates east of Thunder Bay be retained.

Alternatively, we ask that Bill C-155 be amended to provide for the retention of minimum compensatory rates east of Thunder Bay.

VI

MILEAGE CREDITS FOR SHIPPER-SUPPLIED TANK CARS

In its February 1, 1983 Western Transportation Initiative policy announcement, the Government stated at page 15: "...the Government will compensate the railways in order that the western crushers may continue to receive mileage payments of about \$2 million per year from the railways to offset lease costs for oil tank cars for the western part of the movement."

The railways do not own or supply tank cars. Thus, users of tank cars such as the western crushers are required to purchase or lease these cars from leasing companies. Recognition of these lease costs is necessary for effective parity to be achieved. Otherwise oil would be forced to pay the line-haul rates plus lease costs, whereas seed would only pay line-haul rates. This is the reason for the tank car mileage compensation referred to in the Government's policy statement.

The compensation referred to in the Government's policy statement is included in the "Crow Benefit" as defined in Section 34(1) of Bill C-155. The tank car mileage allowances are included in the "volume-related variable costs of the railway companies" referred to in the definition of "estimated eligible costs" in Section 34(1). However, there

is no explicit reference to this inclusion or the intention that it is to enable the railways to make mileage allowance payments to the owners of tank cars to offset the cost of those tank cars.

The western crushers submit that explicit reference should be made in the legislation to the inclusion of compensation for tank car mileage allowances in the Crow Benefit and the railways' volume-related variable costs.

RECOMMENDATION

Section 34(1) of Bill C-155 should be amended to include the following definition:

"'Volume-related variable costs of the railway companies' and the 'Crow benefit' include the amount necessary to enable the railway companies to pay mileage allowances to the owners of shipper-supplied tank cars."

VII RATES TO VANCOUVER AND THUNDER BAY FOR
FURTHERANCE TO THE UNITED STATES

At the present time the definition of movement is not restricted in terms of ultimate destination beyond Vancouver, Thunder Bay or any other port. This is particularly important to the western crushing industry as movements to Thunder Bay and Vancouver at statutory rates for furtherance to the United States may give the crushers some opportunities in U.S. markets.

RECOMMENDATION

historically, movements to Thunder Bay for furtherance to the U.S. have been accorded the Crow rate, but such movements to Vancouver have not. To remedy this anomaly the crushers submit that the word "export" in Section 2 be defined as "any destination outside of Canada".

VIII MOVEMENTS IN BULK OR OTHERWISE

Schedule I contains the list of grain and products entitled to the new statutory rates. There is no restriction in the case of canola meal and canola oil as to whether these products may be shipped in bulk or in any other type of container.

It is vital that there be no artificial impediments to the movement of canola products regardless of whether they are in bulk or in some form of container.

RECOMMENDATION

The western crushers respectfully submit that Schedule I be amended by adding after the heading "Grain and Products" the words "in bulk, bags, barrels, cases or other containers except as otherwise expressly provided herein".

IX ANCILLARY CHARGES

Ancillary charges include stop-off charges, out of line-haul charges, or other charges to be paid on any shipment in addition to the basic line-haul rate. Ancillary charges are not usually incurred by primary producers because their movements are usually direct from line elevator to terminal elevator, without the requirement for additional service.

However, processors located on the Prairies are involved in moving grain into their facilities, and then moving it out in the form of products. It is the stop-off for processing in transit ancillary service that is of prime concern to the western crushers.

Processing in transit is the arrangement of stopping a shipment of canola en route to enable crushing to be performed and of reshipping the oil and meal to final destination at the through statutory rate applicable from the original shipping point to destination. The object is to enable the crusher to have shipments move at a through rate plus a charge for the stopping-off of the canola for processing, rather than being forced to pay the total of a domestic inbound rate and the statutory outbound rate.

Transit arrangements originated in the handling of grain in Western Canada. Transit for milling was inaugurated primarily for the purpose of encouraging the milling of grain and the establishment of industries for the preparation or manufacture of grain products in Western Canada. Transit arrangements could facilitate and promote the processing of canola in Western Canada if charges were reasonable.

At times out-of-line hauls are required. This occurs where the processing plant is not in the direct line of haul from origin to Thunder Bay or Vancouver. In this case, the processor must pay for the movement required out of the direct line of haul. Where a processing facility is located in the middle of a growing area, it will likely be impossible to avoid out-of-line hauls for some inbound movements of canola.

We submit that ancillary charges should be calculated in a way that is consistent with the calculation of statutory line-haul rates. These ancillary charges should be statutory to ensure that the total charge for moving grain or grain products is in keeping with the overall intent of the Statute - that shippers are given the full protection of legislation and that deliberate "loopholes" are not permitted in the rate structure. Only if all charges are included

under the Statute will the Crow rate revision process be regarded as comprehensive from the shippers' point of view.

Under current legislation ancillary charges are set by the railways at whatever levels they choose. Over recent years they have been increased by unusually high percentages. Since 1967, ancillary charges have increased far more than any other rates. For example, the stop-off charge which was three cents per hundredweight in 1967 is now 42 cents per hundredweight, a 1300% increase. Increases of the magnitude of 1300% over a 16-year period dictate that ancillary charges must be protected by Statute in the same manner as line-haul rates.

It has been suggested by the railways that ancillary charges for grain and grain products are not out of line with charges for other commodities. Whether they are or not, the railways have priced ancillary services far out of our reach.

Rates on other commodities have not been the basis of Crow rate reform. They do not form the basis for calculating the level of line-haul rates and they should not form the basis for calculating the level of ancillary charges for western grain and grain products.

We do not ask that ancillary charges be subsidized. It is our request that those charges be calculated on the same basis as line-haul charges, i.e., the railways' variable costs plus fixed contribution. The railways' revenue and earnings from grain and grain products will continue to be fully protected and we will have the confidence of knowing that all charges that we incur for the movement of our grain and products are protected by Statute.

RECOMMENDATION

We, therefore, submit that after Section 47 of Bill C-155 the following section be included:

"47A (1) Ancillary charges are charges for services performed by a railway company in addition to the line-haul movement of grain.

(2) The Commission may, by order, prescribe the level of ancillary charges but in no case shall that amount exceed the level that in the opinion of the Commission is necessary to reflect the variable cost of an ancillary service plus 20%."

X RATES ON CARS OTHER THAN BOXCARS, HOPPER CARS
 AND SHIPPER-SUPPLIED TANK CARS

Sections 50 and 51 of Bill C-155 provide that rates applicable to the movement of grain by means of railway cars other than boxcars, hopper cars or shipper-supplied tank cars may exceed the single line rate level prescribed by Section 43. In no case shall the excess be greater than the amount necessary in order to reflect the difference in cost.

The basic methodology by which rates are established under Bill C-155 is to develop the railways' variable costs for a year, add a 20% contribution and reflect the overall cost and contribution in the rate scale to be revised annually. Specific point-to-point costs are not reflected by specific rates.

Yet in the case of movements of grain by specified types of railway cars, rates are to reflect specific costs. This is inconsistent with the basic rate-setting methodology.

Had Bill C-155 been enacted by Parliament 20 years ago, provisions such as Sections 50 and 51 would have discouraged the transition from boxcars to covered hopper cars for the movement of grain. Bill C-155 should not contain provisions that would inhibit or discourage

efficiency or the development of new types of railway equipment. Rates for the movement of grain and produces in any appropriate type of equipment should be the same.

RECOMMENDATION

We respectfully submit that Sections 50
and 51 be deleted from Bill C-155.

XI

JOINT LINE RATES

Sections 48 and 49 of Bill C-155 deal with joint line rates. They provide that in the case of joint line movements, (i.e., grain movements over the lines of two or more railway companies), rate levels may exceed the levels applicable for single line movements. The amount of the excess must be authorized by the CTC.

The terminology of Section 49(1), although not clear, suggests that where a joint line movement is occasioned solely in the vicinity of a port for unloading purposes the single line rate should apply.

The Crushers object to the joint line provisions of Bill C-155 for the following reasons:

- a) As in the case of car types, one specific type of cost is identified for specific reflection in rates. This is contrary to the cost-rate scheme under the Bill.
- b) Exports through the port of Prince Rupert from processors located only on the lines of CP Rail will be discouraged because they will be assessed higher rates than to Vancouver (even though

Section 44(1) indicates that parity is intended between Vancouver and Prince Rupert).

- c) The wording of Section 49(1) is not clear.

RECOMMENDATION

The western crushers, therefore, submit that Sections 48 and 49 of Bill C-155 be deleted from the legislation.

In the event that these sections are not deleted then we submit that the terminology of Section 49(1) be changed as follows:

- a) that the words after the word movement in the eight and ninth lines of Section 49(1) be deleted,
- b) that the following subsection be added:

"Rates applicable to a joint line movement may not exceed the level provided by Section 43 where the joint line movement is occasioned in the vicinity of a port for the purpose of unloading or for inter-

switching to another railway company for
furtherance."

XII PERFORMANCE OBJECTIVES

Section 21 of Bill C-155 provides that the Governor in Council may, by regulation, after completion of a review, provide for the establishment, on the basis of tonnage, of the grain transportation shipping and handling performance objectives that can and should be met by system participants.

It should be noted that at the commencement of the Crow rate revision process, the Government envisaged that in consideration for receiving additional compensation, performance objectives would be required of the railways. During the course of discussions and task force meetings, the railways argued that performance objectives be required not only of the railways, but also of the shippers. Section 21 indicates that at this point their arguments have met with success.

The western crushers' major concern with the performance objectives provisions of Bill C-155 relates to the fact that performance objectives are to be calculated solely on the basis of tonnage. This does not meet the requirements of processors for two reasons:

- 1) Processed products are moved in important but much smaller volumes than grain. Of the total tonnage moved, grain accounts for well over 90%, processed products under 10%. Therefore, sanctions or awards on the basis of tonnage will probably be of little significance to the processing sector. The railways will have little incentive to meet performance objectives for products because of the relatively small volume from their point of view. Therefore, while the legislation addresses in a very broad way the question of performance objectives, it does not appear to effectively or adequately recognize the issue from the point of view of the processing sector.
- 2) Restricting performance objectives to the criteria of tonnage fails to directly address the railway performance required by processors. The most important is efficient car utilization. There is no clear and direct requirement in Bill C-155 for the railways to handle these cars efficiently and ensure their turnarounds in an expeditious manner.

RECOMMENDATION

The western crushers, therefore, submit that Section 21(1)(a) of Bill C-155 be amended by inserting after the word tonnage, in line 3 thereof, the words "and equipment utilization".

XIII RAILWAY COSTING

It is trite to say that the subject of railway costing is controversial. The western crushers are not fully satisfied with the fairness and objectivity of the costing done for the purposes of Crow rate reform. However, Section 38(1) of Bill C-155 provides for a costing review by the Canadian Transport Commission on or before March 31, 1986. Provided the Commission's reasonable discretion is not fettered in conducting this costing review and interested parties such as the western crushers are given a full opportunity to participate and make their views known, the western crushers believe the costing review will be an appropriate forum to readress costing issues.

However, Section 38(2)(b) provides that the Commission, in conducting a costing review, shall compute the cost of capital in accordance with paragraph 276(3)(b) of the Railway Act and adjust that cost by any amount it deems justified in light of the risks associated with the movement of grain. Section 276(3)(b) of the Railway Act provides that the Commission, in determining the variable cost of any movement of traffic, shall compute the cost of capital in all cases by using the cost of capital approved by the Commission as proper for the Canadian Pacific Railway Company.

It is important that the Commission exercise its own discretion in the costing review. Bill C-155 does not appear to limit that discretion except in respect of the cost of capital. One concern in requiring the use of CP's cost of capital is that it provides a windfall to Canadian National as it is not in a tax-paying position. Reference to Section 276(3)(b) of the Railway Act creates mistrust because it is intended to tie the Commission's hands in the calculation of the cost of capital.

The Crushers recommend that discretion be given to the Commission with respect to the computation of costs of capital which would include the discretion to determine the actual cost of capital for the railway whose operation is being costed. Capital costs would then be placed in the same category as operating costs.

Provision could be made for a Canadian Pacific Limited adjustment to reflect and recompense it for higher capital costs (if any) similar to the provisions contained in Sections 56 and 57 for a Canadian National Railway Company adjustment to reflect and recompense its higher operating costs.

RECOMMENDATION

The Crushers submit that paragraphs (a) and (b) of Section 38(2) be amended as follows:

"In carrying out the review and making the determination referred to in subsection (1), the Commission shall:

- (a) take into account all costs, including the cost of capital, appropriate to an adequate and efficient railway transportation system that will meet future requirements for the movement of grain;
- (b) in computing the cost of capital under paragraph (a), the Canadian Transport Commission shall adjust the cost by any amount it deems justified in light of the risks associated with the movement of grain."

XIV

INCORPORATION BY REFERENCE OF OTHER LEGISLATION

Section 34(2) of Bill C-155 provides for the incorporation by reference of the provisions of the Railway Act respecting tariffs of tolls and tolls except Sections 276 and 278.

Section 34(3) provides for the incorporation by reference of Sections 329 and 330 of the Railway Act with respect to railway costs.

It is unclear which other provisions of the Railway Act, National Transportation Act, or for that matter any other Act, are intended to be incorporated by reference into this legislation.

The specific reference to certain sections of the Railway Act may leave the inference that no other sections of that Act or any other Act are to apply.

The western crushers submit that, except in the case of inconsistency, the provisions of the Railway Act and the National Transportation Act should apply to the transportation of western grain and grain products.

For example, shippers should be able to have recourse to Section 262 of the Railway Act respecting the obligation of the railways to provide suitable and adequate accommodation for the transportation of grain. Any doubt respecting the application of this Section would be totally unacceptable to the western crushers. Part IV of the National Transportation Act provides for the general jurisdiction of the Canadian Transport Commission. Except where inconsistent with specific provisions of Bill C-155, shippers should be able to have recourse to the Canadian Transport Commission and the Canadian Transport Commission should have full authority to exercise its jurisdiction over railway companies.

RECOMMENDATION

Accordingly, the western crushers submit that Bill C-155 be amended to provide:

"For greater certainty, the provisions of the Railway Act and the National Transportation Act shall apply to the transportation, shipping and handling of grain under this Act except where the same are inconsistent with specific provisions of this Act."

APPENDIX I

P.C. 1976-894
13 April, 1976

CANADA

PRIVY COUNCIL • CONSEIL PRIVE

HIS EXCELLENCY THE GOVERNOR GENERAL IN COUNCIL,
on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant
to section 64 of the National Transportation Act, is pleased
hereby to vary the following orders and decisions of the
Canadian Transport Commission:

- (a) Order No. R-16824 dated June 27, 1973;
- (b) Order No. R-17016 dated August 2, 1973; and
- (c) any other Order or decision of the Canadian
Transport Commission that is inconsistent
with paragraph (d) hereof

to provide

- (d) that the following rates or portions of rates
for domestic and export movement of rapeseed
meal and rapeseed oil from the four rapeseed
crushing plants at Altona, Nipawin, Saskatoon
and Lethbridge, be established annually at
minimum compensatory levels:
 - (i) rates for rapeseed meal and
rapeseed oil moving west;
 - (ii) rates for rapeseed oil moving
east; and
 - (iii) the portions of rates pertaining
to the movement of rapeseed meal
east of Thunder Bay or Armstrong,
Ontario.

APPENDIX II

Representative Freight Cost Comparison of Canola Seed Crushed
in Western and Eastern Canada Assuming Parity to Thunder Bay
and Minimum Compensatory Rates Beyond

<u>Western Canada</u> <u>e.g. Lloydminster</u>		
Oil:		
Lloydminster to Thunder Bay		
\$.2455(1) per hundredweight		
@ 904(2) lbs.	\$ 2.22	
Thunder Bay to Hamilton		
\$1.30(3) per hundredweight		
@ 904(2) lbs.	<u>\$11.75</u>	
Subtotal:		<u>\$13.97</u>
Meal:		
Lloydminster to Thunder Bay		
\$.2455(1) per hundredweight		
@ 1278(4) lbs.	\$ 3.14	
Thunder Bay to Hamilton		
\$1.30(5) per hundredweight		
@ 1278(4) lbs.	<u>\$16.61</u>	
Subtotal:		<u>\$19.75</u>
TOTAL:		<u>\$33.72</u>

<u>Eastern Canada</u> <u>e.g. Hamilton</u>		
Seed:		
Lloydminster to Thunder Bay		
\$.2455(1) per hundredweight		
@ 2204 lbs.	\$ 5.41	
Fobbing exclusive of costs also		
incurred by western crushers (estimated)	\$ 4.20	
Lake freight		<u>\$13.50</u>
TOTAL:		<u>\$23.11</u>

Advantage to Eastern Canada \$33.72 - \$23.11 = \$10.61 per tonne.

- (1) Adjusted statutory base rate scale projected by
Transport Canada Rates Task Force
- (2) 41% oil
- (3) Meal rate as per R.T.C. Order No. R-35390 dated July 14,
1983 for Thunder Bay to Hamilton used as proxy for oil rate.
- (4) 58% meal
- (5) Per R.T.C. Order No. R-35390 dated July 14, 1983.



APPENDIX "TRPT-91"

**CANOLA CRUSHERS OF
WESTERN CANADA**

ALBERTA FOOD PRODUCTS
CANBRA FOODS LTD.
CSP FOODS LTD.
NARP PROCESSORS LTD.
UNITED OILSEED PRODUCTS LTD.

401 - 333 BROADWAY
WINNIPEG, MANITOBA
R3C 0S9
PHONE (204) 942-3408
TELEX 07-587612

COMMENTS BY

THE CANOLA CRUSHERS OF WESTERN CANADA

AS REQUESTED BY

THE HOUSE OF COMMONS STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

ON THE SECOND REPORT OF

THE OILSEED PRODUCTS MINIMUM COMPENSATORY RATE REVIEW GROUP

(D.R. ALLEN) JUNE 30, 1983

AUGUST 5, 1983

COMMENTS BY THE CANOLA CRUSHERS OF WESTERN CANADA AS REQUESTED BY
THE HOUSE OF COMMONS STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT ON THE SECOND
REPORT OF THE OILSEED PRODUCTS MINIMUM COMPENSATORY RATE REVIEW
GROUP (D.R. ALLEN) JUNE 30, 1983

A. GENERAL OVERALL COMMENTS

1. The review was conducted as a result of the Government of Canada Policy statement of February 1, 1983. This policy statement pre-judged the issue by stating that commercial rates on Canola oil and meal shipments east of Thunder Bay should apply after August 1, 1983.

It can only be concluded that this review was staged in order to determine how fast the government pre-judged position should be implemented.

2. The report dwells on the past and not the future implications of commercial rates. Therefore the report:

a) Ignores new Canola crushing capacity recently built in Ontario and going into full production in August 1983;

b) Ignores the rapidly expanding share of Canola markets served by Ontario Canola crushers;

c) Includes freight assistance that expired March 31, 1983, in the cost comparisons.

3. The report purports to show that in the past Western Canola crushers have held the advantage over Ontario crushers of Canola, however, it fails to show why Eastern Canola crushing has expanded under this disadvantage from almost nothing 5 years ago to 80,000 t in 1982 to an estimated 225,000 t in 1983-84.

4. The report attempts to reconstruct the past assuming Bill C-155 had been implemented in 1978-1981 with a corresponding high-low range of commercial rates on oil and meal east of Thunder Bay.

The report then takes this analysis and attempts to show that had this happened and taken altogether, the Western Canola crushing industry would have regained the negative impact of increased domestic freight rates from export markets by 1981.

This methodology must be severely questioned because:

a) It fails to account for the impact of lost domestic market and eastern export port volume that accounted for 55% of the industry's shipments in 1982.

b) It fails to show how this volume would have been recouped from the export market in the western regions.

c) It fails to account for the impact of expanded Ontario Canola crushing going into production in August 1983, and fails to consider future expansions of Eastern Canola crushing.

d) It fails to account for the impact of substituting the less stable (volume and price) export market for the relatively more stable domestic market.

e) It fails to account for the substantially higher risks associated with the export market.

f) It fails to account for the lost crushing margin from the lower priced export markets in the order of \$20.00 to \$25.00 per t of seed lower.

g) It fails to consider that western crushers have operated below economical capacity in the past, even with the volume moved east of Thunder Bay included and that any favourable impact of Bill C-155 was necessary to correct that situation.

5. The report essentially compares the western Canola crushing industry to the Ontario soybean crushing industry because of the time frame used in the analysis.

This makes much of the report irrelevant to the only issue which is, "where will Western grown Canola be crushed after August 1, 1983, in Ontario or on the Prairies."

6. The report attempts to show that soybean oil market share has decreased because Canola oil is underpriced by Western crushers in the Toronto market compared to soybean oil. The report fails to:

a) Recognize other technical and quality factors that have led to the displacement of soybean oil by Canola oil.

b) Recognize the world wide discount of Canola oil to soybean oil.

c) Recognize that Canola oil prices are established by arms length trading whereas for the most part crude Soybean oil prices are transacting between divisions of the same company and reflect corporate accounting policies rather than market value.

d) Recognize that the Canola oil sold by the Windsor Plant in the past years has been discounted to Canola oil from western Canada. Since the start up of the M.L.M. Canola crushing plant at Windsor, the practice of Monarch Fine Foods refinery in Toronto has been to obtain price quotes from Western crushers and then have the M.L.M. plant supply the oil at a discount to these prices.

e) The report fails to recognize that it is the Ontario Canola crushers who have captured the recent growth in Canola oil market share, at the expense of their own soybean growers.

Canola oil supplied by Ontario Canola crushers - estimated

1979 - 6,600 t	1982 - 32,000 t
1980 - 14,000 t	1983-4 - 93,000 t
1981 - 24,000 t	

7. The report shows no evidence of any audit of the basic information. Had a formal CTC investigation been carried out, it could have:

- a) Established actual arms length market values for soybean oil;
- b) Established actual volumes of Canola crushed in Ontario and their share of Canola oil and meal markets;
- c) Established the actual cost of moving Western seed east of Thunder Bay that is crushed in Ontario.

8. The report attempts to compare the cost of moving Canola oil and meal from Western Canada to markets east of Thunder Bay with the cost of moving Western grown Canola seed east of Thunder Bay for crushing in Ontario.

This is the only section of the report which deals with the fundamental issue of where western grown Canola seed will be crushed.

However, this section of the report arrives at erroneous conclusions because of methodology used.

Comparisons of cost of moving seed for crushing in Ontario vs the cost of moving products from western crushers should only encompass that portion of the haul between Thunder Bay and eastern crushing plant. Under Bill C-155 the cost of moving seed vs product from western origin to Thunder Bay is the same. The principle of parity has been applied to this portion of the haul and the structure west of Thunder Bay is not at issue.

The issue at hand is the relative cost of moving seed vs products from Thunder Bay to eastern Canola crushing plant destination.

a) Inbound and outbound costs

i) Windsor and Hamilton are ignored as refining centers in Eastern Canada and the report instead used Toronto, Montreal and Quebec City, in order to reflect high oil and meal redelivery costs from Ontario Canola crushers. In fact, it is these major volume markets where future Canola crushing will expand with no redelivery costs being applicable.

ii) Including the short haul redelivery costs for Ontario crushed Canola in effect eliminates the long haul advantage of western crushers.

iii) Outbound redelivery costs are based on published rate tariffs and estimated trucking rates. How the material actually moves and at what rate is not substantiated in the report.

iv) Inbound costs of moving seed to western crushing plants are understated. In some cases it is as high as \$24.00 per t of seed. As well, western crushers buy seed through country elevators and collection stations and these costs have been ignored.

The inclusion of inbound costs of moving seed to western crushers and oil and meal redelivery cost for eastern Canola crushers confuses the comparisons and these should not be included in any comparison.

b) Costs of handling seed to Ontario crushers

i) There is no basis for inclusion of \$15.00 per tonne of seed cost for primary elevator handling in calculating the cost of moving seed for crushing in Ontario. Ontario crushers buy seed in store Thunder Bay and primary elevator charges are paid by Western farmers as is the freight on seed up to Thunder Bay.

ii) Handling charges of \$10.20 per t of seed at Thunder Bay are included in the cost of moving seed to Ontario. This charge includes costs also incurred by western crushers such as grading, cleaning and blending. Approximately half of this charge is not justifiable.

c) Reduction in seed costs due to Crow multiple

This should not be included in the comparison. Any reduction in seed cost because of increased statutory rates only impacts in the western region. Prices of seed in store Thunder Bay for eastern crushers will not change and this is well documented. For western crushers any reduction in seed costs will be reflected in higher freight costs on products up to Thunder Bay, that is the basic principle of parity.

d) Commercial rates on oil and meal from Western Canada

The report uses unrealistic examples of commercial rate estimates for Canola oil and meal from western crushers, that is moved east of Thunder Bay. In fact, the low end of the commercial rate scale is lower than M.C.R.s in some cases. This is incomprehensible.

The recommendation of the report would deregulate rail rates on Canola oil and meal moving east of Thunder Bay and these rates would be railway set. The railways have always stated their opposition to M.C.R. rates and there is no reason to believe they would grant a rate lower or even equal to M.C.R. rates unless it is to entice the government into deregulation!

In fact the railways, once in control of the rate setting would have no reason to grant any commercial rate that had a mark up over long run variable costs of less than 20%. If western crusher products do not move eastward then they will move westward and the railways will get their 20% mark up from the revised Crow formula. If products do not move at all, then raw seed or other crops grown on the land will move export with a guaranteed 20% mark up.

A more realistic range of commercial rate examples that one would expect the railways to set would be a low of long run variable cost plus 20% up to a high similar to sunflower products or higher.

In any case the conclusion arrived at defies logic. One only has to examine the dramatic increase in Canola crushing in Ontario at a time when western crushers had M.C.R.s plus freight assistance to determine that these cost comparisons, essentially supplied by the eastern crushers are biased and distorted by at least \$40.00 per tonne in favour of the eastern crushers.

B. COMMENTS ON ASSESSMENTS AND FINDING OF RECOMMENDATIONS

1. The Principle

The report recommends that the principle of commercial rates beyond Thunder Bay be accepted.

It is noted that in making this recommendation the author fully complies with the pre-judged position of the February 1 Government policy announcement.

The author not only ignores the points in A number 2 to 8 above but also appears to take into account erroneous judgments to arrive at this conclusion.

a) The report states "Equality of freight rates between raw and finished products to serve domestic markets does not appear to have been Federal policy, nor does it seem to be a realistic rate making principle."

This is contrary to fact, as the principle of parity of freight rates for seed and products was accepted for Canola products as a part of Bill C-155 as Federal policy for that portion of the domestic movement up to Thunder Bay as well as export movements. This is the acceptance of this Federal policy that has been enumerated by the Federal Government for several years and is the same Federal policy that has been applied to wheat flour and rolled oats for domestic markets.

b) The author has justified this conclusion by attempting to show that the western crushers will be no worse off in total after considering Bill C-155 and has ignored many concerns raised in his own report.

i) The report show the impact of commercial rates eastbound to be substantial, reducing "Derived Margins" for western crushers between 2% and 35%.

ii) The report then attempts to show that the impact of his recommendation as is i) above will be offset by the impact of Bill C-155. Even the author has had to qualify this judgment and has ignored point A numbers 2 to 8 above.

What the author has done is to justify the taking away of the eastern domestic market from western crushers by attempting to show that this substantially negative impact will be offset by parity in the western region, over time.

At least according to this analysis, even after 4 years the Western crushers would be no better off after crow revision than they were before. In the meantime they would suffer a substantial set back, subject to phasing.

This proposition is preposterous. Crow rate revision was justified to Western farmers by the Federal Government on the basis that it would enhance value added processing in Western Canada. Did the Federal Government only use this as a ploy to lead farmers to believe that paying higher rates for export grain through Crow revision would be good for them?

Even if one were to accept break even as being the objective, the export contains many, many qualifications, ifs, ands, and buts about how Western crushers will recoup through export markets the substantial negative impact of commercial rates east of Thunder Bay.

While the negative impact of commercial rates is shown as a certainty, the report can only show the recouping of this impact through export markets as a remote possibility that depends on substantial new government programs and a lot of luck.

c) As well the author in his recommendation ignores many other impacts of his recommendation, which were raised in the report.

- The report refers to the possible impact on Eastern meal users (livestock feeders), edible oil packagers and refineries, in the end all Eastern consumers, however, this impact is ignored in the final recommendation.

- Not only is the impact of higher Canola product freight rates on Eastern consumers ignored, there is a related issue of Eastern consumer access to competitive sources of meal and oil.

If Western Canola oil and meal are barred from Eastern markets because of commercial freight rates, 5 out of 7 competitive suppliers will be lost to Eastern consumers. The remaining 2 highly integrated companies who crush Canola and soybeans and control the majority of refining capacity in Eastern Canada will be able to establish Canola and soybean oil and meal prices in an atmosphere of substantially reduced competition.

d) Page 20 of the report refers to the most likely sources of oil and meal supply for Eastern Canada, if Western Canola products shipments to Eastern Canada were reduced or did not move at all.

In summary, several effects were envisioned and we concur these would probably result.

- Western grown Canola would be crushed in Ontario plants.
- Increased soybean crush would occur (U.S.A. origin beans).
- Imports of soybean oil and meal from the U.S.A. would take place.
- Other world oils would be imported.
- Additional soybean crushing capacity would be built in Eastern Ontario or Quebec (processing U.S.A. origin beans).

This section of the report clearly shows that a transfer of the Western Canola crushing industry to Ontario would take place if Western Canola products are barred from Eastern markets. However, this is ignored in the recommendation.

It is incomprehensible how the author of the report could recommend a Federal policy when the implication of such could well be to make Eastern Canada more reliant on imported soybeans, vegetable oil, and protein meal especially when the U.S.A., who has a record of embargoing supplies is the main supplier.

We cannot see how this impact fits into the overall economic strategy and priorities of the country.

e) The report tries to show that export markets will replace lost domestic markets but fails to account for the fact that in 1982, 56% of total export markets were served through eastern Canadian ports.

2. Phasing In

The report recognized the disastrous impact of the recommendations and sees a 4 year phase-in of commercial rates for meal as essential. During this period the author appears to have hope that the Western crushers will have recouped from the export market the loss of the domestic market.

As stated earlier even the author qualifies the likelihood of this being accomplished, in which case the overall impact on Western crushers would be negative. The report fails to show how phasing would be accomplished and the impact of this. The author recommends that commercial rates on oil be implemented in 90 days with no phase-in. We cannot tell what led the author to the ironic conclusion that meal rates should be phased in but oil rates should not be phased in.

3. Water Competition

The author recognizes the lack of intermodal competition that would set an upper limit on railway set freight rates. He recommends the building of an oil tank farm in Thunder Bay and meal storage and throughput facilities at other lake ports, all to be supported by the Federal Government.

This recommendation is right but for the wrong reasons. Federal government support for a Thunder Bay oil terminal can be justified on its own value to the country as we endeavor to increase Canada's exports.

Having recommended commercial rates that would preclude access to eastern domestic markets and eastern Canadian ports, the author contradicts himself by recommending a federal initiative to resurrect that access and provide competition for the railways. It is much more practical to

address the issue of National Transportation policy for rail transportation in a manner that would allow access of Western oil and meal to Eastern Canadian markets and export ports.

4. Exports

This recommendation recognized the difficulty to recoup lost domestic markets from the export side unless the Federal Government takes significant new measures in export trade policy.

We suggest that this kind of export trade policy is necessary in any case and can be justified on its own merits. It should not be a trade off because other Federal Government policy would bar Western oil and meal from Eastern Canadian markets.

5. Industry Programs

The report recommends that the Federal Government be aggressive in providing the Western crushers with all kinds of support programs. Once again this recommendation is necessary to try and help offset the recommendation of commercial rates.

We suggest that these kind of programs should be made available to the Western crushing industry where necessary like they are to other Canadian industries.

6. Adjustment

The author further recommends yet another Federal support program to offset the negative impact of his recommendation of commercial rates.

7. Supply

This recommendation can stand on its own merits and once again should not be considered a trade off.

8. Review

The report recommends a review, with which we concur, should his disastrous recommendation be implemented.

9. Conclusion

The report concludes that Western crushers "SHOULD" be net beneficiaries of all changes taken as a package.

There is a great deal of uncertainty in this conclusion even though it was arrived at using the most optimistic judgments. Any fair minded person would find this conclusion weak and without conviction, reflecting the shallowness of the report upon which the recommendations and conclusions are based.

C. SUMMARY OF COMMENTS ON THE REPORT

i) The report is one which essentially recommends de-regulation of rail rates for western crushed Canola oil and meal moving east of Thunder Bay. However, the report fails to examine or even comment on the many significant impacts of such de-regulation.

ii) The report fails to show how the range of commercial rates used in this report would be translated into tariffs except to say that these are only "examples", the "real" rates will have to be negotiated with the railways (i.e. railway set).

Further the report fails to recognize that the original section 23 case was a result of the industry not being able to negotiate with the railways, fails to examine the disastrous impact of sunflower oil and meal rates that are so called "negotiated" and fails to examine the impact of negotiated commercial (i.e. railway set) rates in the western domestic market.

iii) The report uses an unrealistic range of commercial rate examples. In some cases they are lower than M.C.R.s. This is incomprehensible if one looks at sunflower product rates or the fact, that if western Canola products do not move eastward, either they or the raw seed will move westward at a guaranteed 20% mark up for the railways.

iv) Further, the report fails to examine the impact of railway set freight rates on captive traffic such as Canola oil and meal. It fails to examine the implication of C.P.'s rate setting with regard to the competitive soybean/Canola crushing plant they own in Windsor. The report fails to show how captive Canola oil and meal shippers will negotiate with the railways who hold the power, and have a monopoly on the service. Self imposed market competition by the railways is a farce when they are a competitor for eastbound movements and are assured a guaranteed 20% mark up on these products or raw grains moving westward.

v) The report identifies several trade policy and infrastructure developments that are necessary but the report presents these as necessary offsets to the impact of commercial rates. We noted that these recommendations can stand on their own merit and need to be initiated in any case. As well, they are equally available to Ontario crushers.

vi) The report recommends deregulation for the railways but makes the industry subservient to government programs and political tutelage.

vii) The author fails to show any cost benefit analysis of the many government program recommended to offset the disastrous impact of his recommendation, compared to the cost of maintaining the regulated rate structure.

viii) The author fails to show the implementation date for the many government programs, trade policy and infrastructure developments that are to be financed by the federal government as an offset to the loss of the markets east of Thunder Bay. He fails to recognize the mirade of government departments whose budgets and approvals will be required. He fails to identify if these funds are available and whether or not these initiatives will be automatically implemented, justified solely by the trade off of the domestic market or if they will have to be justified on their own merit.

ix) The report tries to paint a picture that western crushers will come out about even when all things are considered. Even if accepted, this is fundamentally opposed to the government's objective of enhancing value added processing in western Canada and fails to recognize that if the western industry comes out no better off than it was before, that it will continue to be in severe difficulty.

x) The report fails to carry out the audit and examination required in most cases and fails to examine many issues and explore impacts of the policy it recommends.

xi) The methodology used is questionable as it tries to reconstruct the past and in doing so ignores fundamental changes that are now occurring. The report fails to examine the future implications of commercial rates.

xii) Cost comparisons of moving western Canola products versus Canola seed for crushing in Ontario were supplied by eastern crushers and are distorted in their favour by at least \$40.00 per tonne of seed.

In conclusion, we find this report shallow and lacking in almost every area. It is certainly not a report that any fair and creditable government or ministry could use as a basis for deregulating Canola oil and meal freight rates east of Thunder Bay.

All of which is respectfully submitted by the Canola Crushers of Western Canada this 5th day of August, 1983.

APPENDIX "TRPT-92"

BRIEF SUBMITTED IN RESPECT OF BILL C-155 TO THE STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORTATION, BY C. E. SWARTZ, PRESIDENT, NORTHERN SALES CO. LTD.

We are a wholly Canadian-owned company, continuously engaged in the export of agricultural commodities since our founding in 1945. We are export agents for the Canadian Wheat Board, also prominent internationally as shippers of Canadian oilseeds, feed grains, birdfeeds, pulses, specialty grains and seeds. We opened more new markets for Canadian grains than our combined competition. We are based in Winnipeg with offices in Chatham, Ontario; Carman, Manitoba; Saskatoon, Saskatchewan; Lethbridge, Alberta; and Vancouver, B.C. We have processing plants in Fort Garry, Dufrost, and Carman, Manitoba and Saskatoon, Saskatchewan. This latter facility is a grain terminal elevator, one of the largest in Canada, with a storage capacity of 150,000 tonnes (5,500,000 bushels) and can receive, clean to export standards, and ship over 400 grain hopper cars per week. At times, our private trackage at this plant has served as the marshalling yard for the annual grain movement to the Port of Churchill. We have shipped unit trains.

We applaud the government's initiative on the Crow. We cannot live in the past. What served Canada 80 years ago does not serve Canada today. The Crow now hinders rather than enhances Western development.

Theoretically, the maintainance of statutorily low freight rates for western grain, should reflect as a benefit to western producers of that grain.

Our limited studies of the U.S. and Canadian situations do not support this. At best, in approximately similar circumstances, we find that the Canadian farmer receives just about the same price for the same bushel of wheat as his U.S. neighbor, despite freight rates running in some cases only one sixth the U.S. rates.

As we prepare to deal with Crow, where are the studies as to where the Crow benefit actually goes? Isn't it time we examined this in detail? We have heard innumerable calls for preservation of Crow benefit, but very little seems to support the existence of that benefit. Eastern feeders, on the other hand, call for retention of the Crow for its deliverance of cheap western feed grains to eastern markets. Facts seem to be at odds with theory.

Many other effects of Crow are not so obscure. Hauling freight at significant loss does not provide an incentive to haul more than absolutely necessary, whether the railway is privately or publicly owned. Nor is there any rush to purchase new or maintain old equipment. Provincial and Federal governments and the western farmers themselves, have had to purchase and/or lease cars to keep the system running, which really is disguised increases in the Crow rates. Another effect is the creation/retention of a storage system to compensate for extreme inefficiencies. The C.W.B. annual report 1981/82 shows deductions from the farmers pool of \$7.40 per tonne for storage and interest, whereas our U.S. informants tell us this factor for the American farmer is only 10 to 20 cents.

It is significant to note that the first and last 100 meters of movement of the farmers grain and the expenses associated with this minimal movement, far exceeds the current freight rate for the thousands of kilometers in between. Has the Crow benefit been lost to inefficiencies? Any resolution to the gap between Crow and fully compensatory rates should take these factors into consideration, in such fashion as to generate incentive for efficiency at all stages. As our commodity exports must compete in world markets, then we must also be competitive internally. Failure in this area will result in lessening returns at the farm gate, already too low. Incentive and the competition that naturally follows, would expand our capacities to move goods efficiently, permitting the farmer to increase production, and C-155 should further encourage this through elimination of tonnage limitations.

We must acknowledge that in the past 80 years many changes have taken place, many of which have affected the viability of rail as transportation. It is likely that for certain distances or routes, other forms of transport may be more cost effective, either as commercial ventures or as a farmer supplied service.

Any Crow solution must be sufficiently comprehensive as to embrace not only the crops now grown in the west, but any crops that may be grown, and it is in this area that I have been requested by the Minister of Agriculture to submit a brief. Currently, Bill C-155 proposes a Crow solution in a form that applies to crops as named in Schedule 1 and while provision exists to add crops, this becomes an after-the-fact situation, requiring whatever argument/submissions are appropriate to the Order-in-Council process. We must prepare before the fact. As the earlier part of this brief suggests a removal of tonnage restrictions, it follows that we be able to expand our tonnages in any manner to suit any customer. Western farmers have been quick to respond to new markets and new crops. Rapeseed is such an example, having moved from a curiosity to our second most important crop in less than 25 years. The inclusion of rapeseed as a grain for freight rate purposes was the key to success. We are now a significant factor in world vegetable oil markets.

Numerous other commodities have great potential. We must treat them equally so that C-155 does not become a document inhibiting crop diversification. Schedule 1 does recognize certain crops but falls short by ignoring others such as peas, beans, lentils, canaryseed, and forage seeds, to name only a few. These crops are already economically important to Canada. Not only do they improve our farm income, but also our international image as shippers of food and feed. They also improve the farmers options for his crop rotations. The leguminous materials add valuable nitrogen to his soil. The pulse crops, because of their importance in world diet, are the fastest growing sector of our farm economy. It would be an inappropriate action to pass legislation that effectively removes land management from our farmers.

I sincerely hope that the above comments are useful to the committee's deliberations. Should you wish a discussion of any points herein, I would be prepared to meet with you at any mutually convenient time and place and have so communicated this to your clerk.

Respectfully submitted,



C. E. Swartz, President
Northern Sales Co. Ltd.

APPENDIX "TRPT-93"

BRIEF

TO THE STANDING COMMITTEE,
TRANSPORT, OF THE HOUSE OF COMMONS
OF CANADA CONCERNING BILL C-155-
WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT

Submitted By

Continental Grain Company (Canada) Ltd.

and

Arctic Grain Ltd.

July 25, 1983

BRIEF TO THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT,
OF THE HOUSE OF COMMONS OF CANADA
CONCERNING BILL C-155 - WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT

1. Our two companies, Continental Grain Company (Canada) Ltd. ("Continental") and Arctic Grain Ltd. ("Arctic"), wish to thank the Chairman and members of the Committee for permitting us to submit this brief and appear before you.

SUMMARY

2. Our two companies currently ship our products, screenings, pelletized screenings, and pelletized bran - all waste products from the grain grade - to export markets. They are shipped under the "Crow Rate" but, unlike other grain, are subject to demurrage. We believe our products are an integral part of the grain business and of the movement of grain. We seek two amendments to Bill C-155: the first to add pelletized grain to Schedule 1 of Bill C-155 and the second to ensure that demurrage is not charged until the Grain Transport Administrator reports on the question of demurrage. In other words, we believe our products are "grain" and should be treated as all other grain under Bill C-155.

INTRODUCTION

3. Continental is a federal company engaged in the grain business in Canada since 1927 and has offices in

Vancouver, Winnipeg and Montreal with some origination facilities and offices on the Prairies. Continental ships pelletized screenings and pelletized bran from the Prairies by rail to terminal positions for shipment primarily to Japan, Taiwan, the United Kingdom and the Netherlands.

4. Arctic is a Manitoba company which has been engaged since 1968 in exporting grain screenings and pelletized screenings from the Prairies via the ports of British Columbia and Churchill, Manitoba. Arctic, which has offices in Vancouver, Calgary and Churchill, also carries on the business of pelletizing grains.

SCREENINGS, PELLETIZED SCREENINGS AND PELLETIZED BRAN

5. Screenings, which consist primarily of the residue of the grain unsuitable for the high quality of grades of grain established by the Canada Grain Act, were formerly a waste product with little or no commercial value. The pelletization process consists only of grinding the screenings or bran or other grain into a powder, injecting the powder with steam and then compressing it into pellets. It is a recent development which permits easier handling by eliminating the dust problem and because of the compression, increases the quantity and weight which may occupy a given volume of space thereby increasing the quantity and weight which may be carried in a rail car or a ship. Pelletization also ensures that there will not be any germination of undesirable seeds in the importing country.

6. The screenings, pelletized screenings and pelletized bran are sold as feed for cattle and poultry. In 1982 Continental exported about 200,000 tonnes and Arctic exported about 40,000 tonnes. Particulars of the export from Canada of these products in the years 1977 to 1981 is set out in Appendix A. You will note that the volume has been increasing yearly and that the total gross sales in 1981 exceeded \$85,000,000.

7. The screenings and pellets are used in the importing countries in increasing quantities to feed cattle and poultry and Continental and Arctic anticipate that the sales will continue to grow provided the price remains stable and competitive. The export of this product is an entirely new business which did not exist 10 years ago and which should in future years significantly increase the revenue of the farmers since it permits the sale of what was a waste product.

TRANSPORTATION OF SCREENINGS, PELLETIZED SCREENINGS AND BRAN

8. The Canada Grain Act sets the quality or grades of grain and, as indicated, the kernels of grain which are not of the right kind, quality or size or which are defective in some way, are separated from the higher approved grades and rejected as screenings.

9. The statutory purpose of the Canadian Wheat Board is to market in an orderly manner, in interprovincial and export trade, the grain grown in Canada. The Canadian Wheat Board, together with the Grain Transportation Authority and the Grain Coordinator, control the delivery of the farmers' grain to the country elevators, the loading of that grain onto the rail cars, its movement to the ports for export, the placing of the grain cars on the sidings of the terminal elevators at the ports for unloading into the terminal elevators and then the transfer of the grain from the terminal elevators onto the ships. The screenings, pelletized screenings and pelletized bran exported by Continental and Arctic are not owned by the Canadian Wheat Board as is the grain. However, as an integral and indivisible part of the grain movement, the screenings, pelletized screenings and pelletized bran are transported from the places where they are created or pelletized on the Prairies to the ports for export. They move in the same kind of rail cars and in the same trains as all other grain for export. When there is congestion in the railway company yards or in the terminal elevators, the Canadian Wheat Board, the railways, or the terminal operator decide what grain, screenings or pellets will be unloaded and when. The consignees have no control over the placing of the rail cars for unloading or the actual unloading of the rail cars at terminal elevators.

TARIFFS AND CHARGES

10. In 1959 the Supreme Court of Canada confirmed that the railway companies had the right to levy a demurrage charge or penalty for each day each rail car of grain was delayed in unloading beyond a specified number of "free" days. The object of the demurrage charge was to speed up the unloading of the rail cars owned by the railway companies instead of allowing them to be used for cheap storage; the demurrage charge was not designed to provide revenue to the railway companies.

11. Shortly after the Supreme Court decision was rendered, the Governor General in Council enacted Order in Council 1959-569 (a copy of which is attached as Appendix B) ordering the Canadian Transport Commission to suspend the railway companies' published tariffs creating the demurrage charges on grain for export because "...the imposition of the demurrage charges will not expedite the handling of such cars as delays in unloading are the result of the practical impossibility of co-ordinating the loading of cars at country points in relation to the overall grain movements consigned to terminal elevators;..."

12. Order in Council 1959-569 is still in effect and applies to all grain for export but it does not define "grain". However, the railway companies and the Canadian Transport Commission have interpreted the word "grain" as

used in Order in Council 1959-569 to be limited to the higher qualities of grain as defined in the Canada Grain Act and have also held that pelletized screenings and pelletized bran are a "manufactured" product. As a result, the railway companies, after granting a 5 free day unloading period have the right to charge demurrage penalties of up to \$66 per day per car on rail cars of screenings, pelletized screenings and pelletized bran destined for export. The details of the demurrage penalties now in force under the current demurrage tariffs which apply to screenings, pelletized screenings and pelletized bran are set out in Appendix C and by the normal rules of interpretation can also be held to apply to all other "grains" which have been pelletized or processed in any way.

13. Canadian National Railways for example is demanding that Continental pay in excess of \$700,000 and Arctic in excess of \$100,000 in past demurrage charges. Continental and Arctic are contesting the collection of these penalties.

14. Mr. F. Sus, who for many years managed the terminal elevator at Churchill, Manitoba has prepared a statement of how the unloading of the grain cars is handled at Churchill and is prepared to advise the Committee on the matter. The statement by Mr. Sus clearly shows that in the best interests of efficient grain movement the railway company and the terminal operator decide when, where and under what

circumstances grain, screenings and pellets will be unloaded from the rail cars into the terminal elevators. It is therefore grossly unfair that the shippers or consignees should be penalized by demurrage charges for something over which they have absolutely no control. Attached as Appendix D is a drawing showing the rail yards at Churchill, Manitoba and the car congestion.

15. Frequently the rail yards in Prince Rupert are plugged with grain cars. Attached as Appendix E is a drawing showing the rail yards at Prince Rupert and the car congestion. Arctic has had cars of screenings locked into the middle of these densely packed rail cars. The railway company has given Arctic notice of arrival of its cars but the Prince Rupert switching crews were unable to dig out these buried screenings cars which arrived first. The switch crews placed for unloading cars of more recent arrival yet the railway company continued to bill Arctic for demurrage for up to two months on the older cars that they were unable to, or found it would be very time consuming to, try to dig out and place for unloading ahead of the more recently arrived cars. As there is no demurrage on grain cars switch crews do not have to relate to the age of grain cars in the yards, so they treat screenings and pellet cars the same as grain cars. However, as stated, the railway company continued to put Arctic's cars on demurrage at rates which reach up to \$66 a day.

16. To a switching crew, one car of grain, screenings or pellets is as good as any other car of the same product irrespective of the date of arrival in the rail yard, and in the interests of efficiency they spot whichever car is the most convenient. The cars that become buried go on maximum \$66 per day demurrage and yet the switch crew leave them and place for unloading the cars that are still on free days. To have to dig out cars in date order of arrival in the rail yard would result in a hopeless situation which would drastically reduce unloads, reduce grain thruput and increase costs.

17. If all cars were spotted chronologically, scarcely any demurrage would be incurred.

18. Demurrage charges give a tremendous potential revenue to the railway companies but revenue is not the intent of demurrage. Demurrage at \$66 per day on an old box car amounts to almost \$2,000 per month. New hopper cars can be leased for approximately \$300 per month.

19. We reiterate, cars are held by the railway companies, over which we have no control, and therefore they should not have the right to charge us demurrage for their actions.

ECONOMIC EFFECT OF PRESENT SITUATION

20. When screenings are created at the terminal elevators at the ports, demurrage is not a problem since the screenings arrive inter-mixed with other grain which moves on the Crow Rate not subject to demurrage. After cleaning the grain at terminal points the resulting screenings may be loaded directly onto a ship or may be pelletized, which is generally the case, and then loaded directly onto a ship without being transported in a rail car. Demurrage only becomes a problem when the screenings are created at inland elevators on the Prairies and then transported as such or in pelletized form to the ports. There are a number of pelletization plants in the Prairie provinces generally located near the inland elevators. The continued existence of demurrage charges will be an added factor in causing the construction of new pelletization plants at the ports instead of at inland points, notwithstanding that the pelletized product permits a higher and better use of the rail cars and terminal elevator space. Pelletizing compresses the material so that almost double the weight can be loaded in a similar car or storage space. The use of the pelletization process on the Prairies provides better utilization of the rail cars and a much higher freight rate return to the railway companies.

21. As in most cases the screenings and pellets are sold for a fixed price before they are loaded onto the rail

cars and are sold f.o.b. the port, it is not possible to include in the sale price the actual demurrage charges which may be imposed since these charges are unknown at the time of the sale. The haphazard addition of the demurrage charges introduces a significant element of uncertainty as to the price which should be or must be charged for the product. If significant demurrage charges are added, sales from Canada will be less able to compete in the world market with similar products from competitors.

22. Obviously, the amounts we would be forced to pay the railways by way of demurrage on cars over which we have no control is a charge on the distribution system of screenings and leaves less money available for distribution by way of price decreases to the world market or price increases to the producers of grain.

AMENDMENT TO SCHEDULE 1

23. The object of Bill C-155 is to, "facilitate the transportation, shipping, and handling of Western grain products". It is our submission that pelletized screenings and bran are grain, that they are an integral part of the grain business, and, as an integral part of the transportation of grain products, it is inequitable and uneconomic that they be treated differently from 'grain'. We ask only that pelletized screenings and bran be treated as other grains.

24. We, therefore, request that Schedule 1 be amended by adding at the end the words, "any of the above grains or screenings in pelletized form in bulk".

25. Screenings and bran are included in Schedule 1 of Bill C-155 and their shipment will be subject to all of the provisions of the Bill. The pelletized form of screenings and bran are not included in Schedule 1 and, consequently, such products will be shipped subject to demurrage, when the owners and shippers thereof have no control over the product placement or movement of cars at terminal points.

26. The effect of the amendment will be that pelletized products will be treated like grain under Bill C-155 which means, insofar as the Administrator is concerned, that all the grain and products from Western Canada will come under his jurisdiction and will be treated in the same way.

AMENDMENT TO SECTION 70

27. We understand that it is the policy of the Government and of Bill C-155 that the question of demurrage be dealt with by the Grain Transportation Agency in developing a complete system of incentives and penalties for the movement of grain and products listed in Schedule 1. Naturally, we would prefer, as would all grain shippers, that our product not be subject to any demurrage, but we will await, with interest, the report of the Grain Transportation Agency.

28. However, we submit that, in the meantime, our products should be treated as grain. We therefore request that Section 70 of Bill C-155, the transitional section, be amended by the addition of a new subsection as follows:

"(2) 'grain' as used in Order of the Governor General in Council 1959-569 includes all of the grain and products listed in Schedule 1."

(Section 70(2) should then be renumbered as Section 70(3)).

Such an amendment will confirm the continued existence and effect of the Order in Council and will ensure that henceforth demurrage is not charged on any grain or product listed in Schedule 1 to Bill C-155 until the Administrator deals with the matter.

All of which is respectfully submitted.

Arctic Grain Ltd.

Continental Grain Company
(Canada) Ltd.

Per: _____
J.W. Maynard
President

Per: _____
G.W. McClintock
Vice-President

Address:
507 - 475 Howe Street
Vancouver, B.C.
Canada V6C 2B3

Address:
900 - 360 Main Street
Winnipeg, Manitoba
Canada R3C 3Z3

Appendix A

Summary of Export of Grain Screenings,
Pelletized Grain Screenings and Wheat
Bran Pellets for the Years 1977 - 1981
based on "Export by Commodities"
Catalogue 65-004 compiled by Statistics
Canada For Each of The 5 Years.

EXPORTS BY DESTINATION (METRIC TONNES)

	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>
1) <u>GRAIN SCREENING</u>					
<u>PELLETS</u> (157-03)					
United Kingdom/Ireland	177,968	196,823	227,499	215,454	331,038
Germany/Netherland/ Belgium	16,065	150	---	1,070	9,850
Japan	115,043	137,839	140,459	125,425	141,952
Taiwan	---	---	---	8,400	9,231
Miscellaneous	---	143	---	---	---
Korea	---	---	---	---	14,275
United States	1,438	7,423	1,589	22,106	25,494
	<u>310,514</u>	<u>342,378</u>	<u>369,547</u>	<u>372,455</u>	<u>531,840</u>
Gross Sales Value in Millions of Dollars	\$25.8	\$20.7	\$32.4	\$33.5	\$47.5
2) <u>WHEAT BRAN</u>					
<u>PELLETS</u> (152-69)					
United Kingdom/Ireland	1,299	12,441	16,081	34,257	27,511
West Germany/Netherlands/ Belgium	23,890	45,904	72,438	54,011	14,777
Japan	111,988	78,608	91,596	45,388	65,289
Miscellaneous	67	529	386	375	140

	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>
United States	105,781	125,038	119,249	86,401	82,846
	<u>243,025</u>	<u>262,520</u>	<u>299,750</u>	<u>220,432</u>	<u>190,563</u>
Gross Sales Value in Millions of Dollars	\$23.0	\$24.5	\$33.6	\$28.9	\$26.2
 <u>3. RAPESEED SCREENINGS</u> (155-60)					
United Kingdom	287	478	886	3,038	774
Netherlands/France/ Belgium	15,720	22,866	33,150	53,021	44,210
Italy	---	---	---	---	---
United States	3,510	2,053	1,320	721	2,009
	<u>19,517</u>	<u>25,397</u>	<u>35,356</u>	<u>56,780</u>	<u>46,993</u>
Gross Sales Value in Millions of Dollars	\$2.1	\$1.9	\$3.9	\$1.3	\$5.7
 <u>4. MIXED FEED OATS</u> (61-33)					
United Kingdom	4,680	---	85	85	267
Continental Europe	23,616	18,194	5,818	20,963	17,108
Miscellaneous	5	---	---	---	2,850
United States	19,923	18,400	18,962	31,962	25,840
Japan	---	420	3,537	3,589	7,655
Taiwan	---	---	---	2,083	3,871
	<u>48,224</u>	<u>37,014</u>	<u>28,402</u>	<u>58,682</u>	<u>57,591</u>
Gross Sales Value in Millions of Dollars	\$3.2	\$2.1	\$2.2	\$5.1	\$5.9

Appendix B

P.C. 1959-569

PRIVY COUNCIL
Canada

AT THE GOVERNMENT HOUSE AT OTTAWA

THURSDAY, the 7th day of MAY, 1959

PRESENT:

HIS EXCELLENCY

THE GOVERNOR GENERAL IN COUNCIL:

WHEREAS the Board of Transport Commissioners for Canada, by Order No. 94426, dated May 27th, 1958, as varied by Order No. 94888, dated July 14th, 1958, and Order No. 97434, dated March 25th, 1959, amended the Canadian Car Demurrage Rules set forth in General Order No. 201 of said Board, dated August 1st, 1917, to provide for demurrage charges on box cars loaded with grain consigned to terminal elevators in Western Canada and at the Lakehead;

AND WHEREAS representations have been made by the Saskatchewan and Manitoba Wheat Pools, the Line Elevators and Farm Union Organizations, that the Railways request for imposition of the said demurrage charges was not for the purpose of increasing revenues but rather to expedite the unloading of box cars; that the imposition of demurrage charges will not expedite the handling of such cars as delays in unloading are the result of the practical impossibility of co-ordinating the loading of cars at country points in relation to the overall grain movements consigned to terminal elevators; and that such demurrage charges will be unavoidable in the existing situation and will result in increased costs of marketing with a consequent decrease in the amount of the payments received by farmers;

THEREFORE, His Excellency the Governor General in Council, pursuant to subsection (1) of section 53 of the Railway Act, is pleased hereby to suspend said Order No. 94426 of the Board of Transport Commissioners for Canada, dated May 27th, 1958, pending further consideration of the matter and to direct the Board of Transport Commissioners for Canada to suspend the tariffs based thereon.

R.B. Bryce
Clerk of the Privy Council

Appendix C

DEMURRAGE TARIFF CCD 6500-A
EFFECTIVE OCTOBER 1, 1983

Section 2

Item 2011

Rule 1 - Cars Subject to Rules

1. Cars of either railroad or private ownership held for or by the shipper, consignee or party entitled to receive same,....

.

EXCEPTIONS

2. The provisions of this Section... will not apply to the following traffic...

.

D. Grain, as defined in Canada Grain Act Schedule 1, in bulk only, moving for export under... (various tariffs).

Item 2030

Rule 3 - Free Time

Five free days shall be allowed for unloading all commodities.

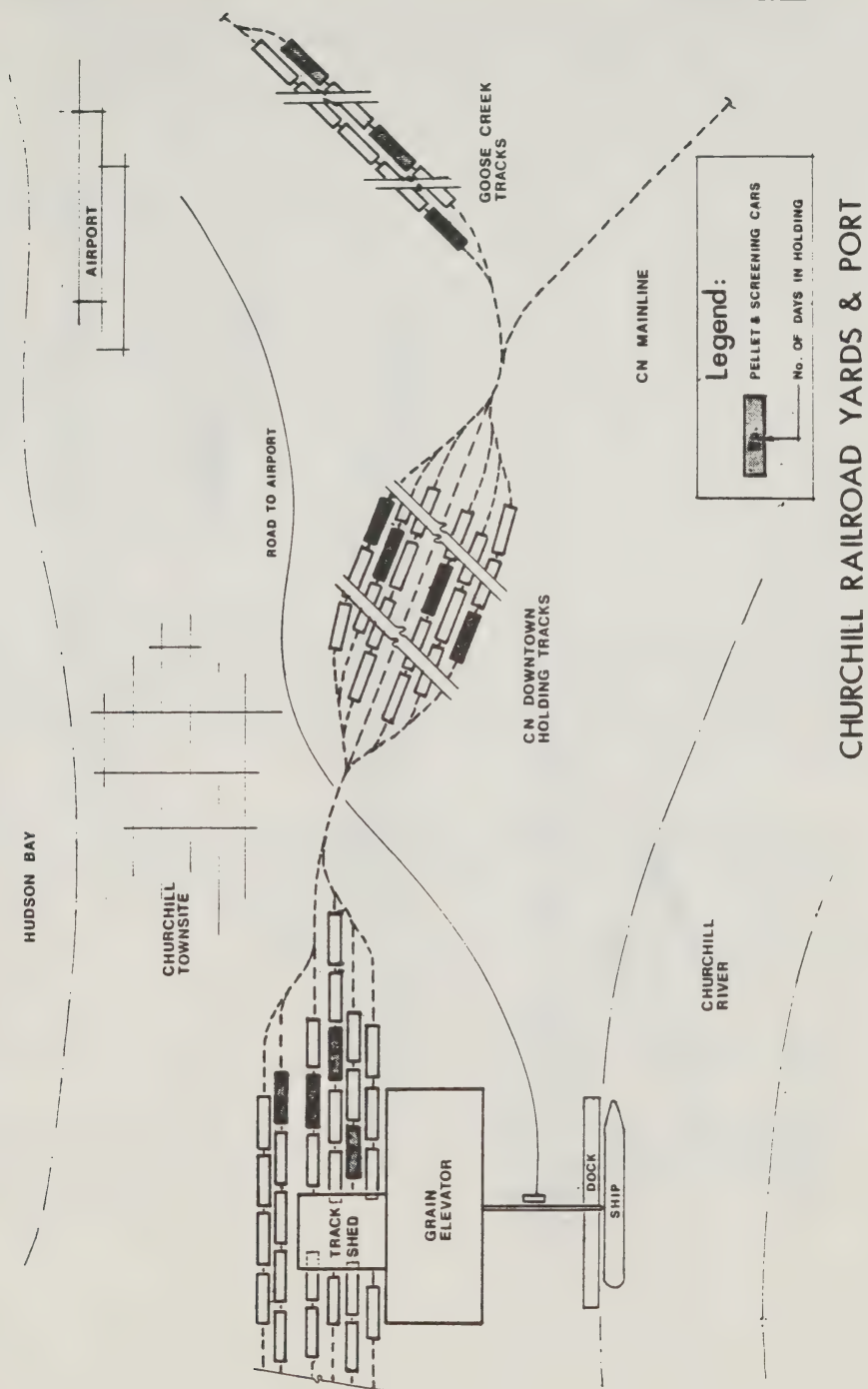
Item 2050

Rule 5 - Charges

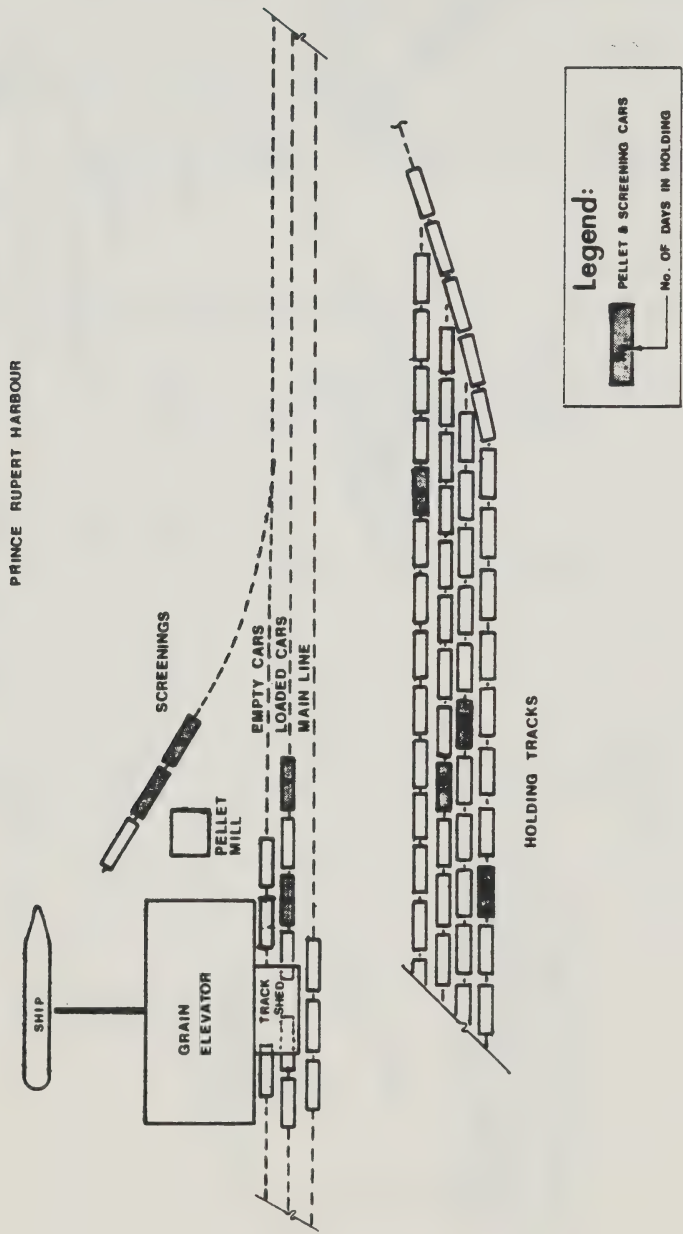
After expiration of free time allowed,... the following charges shall be made for each day or fraction thereof, until the car is released, including Saturdays, Sundays and holidays...

For the first and second days of delay	\$20.00 per day
For the third and fourth days of delay	\$40.00 per day
For the fifth day of delay	\$46.00 per day
For the sixth and succeeding day of delay	\$66.00 per day

Appendix D



Appendix E



PRINCE RUPERT RAILROAD YARDS & PORT

APPENDIX "TRPT-94"

DOMINION MALTING LIMITED

953 GRAIN EXCHANGE BUILDING - 167 LOMBARD AVENUE - WINNIPEG, MANITOBA R3B 0V3

TELEPHONE 204 - 943-0741
TELEX 07-55286

July 20 1983

Miss S. Sirpaul,
Secretary, Standing Committee on Transportation,
House of Commons,
Room 514,
180 Wellington Street,
Ottawa, Ont.

We are sending you the following submission, which indicates the serious consequences the changes in the Crows Nest Freight Rates would have on the Malting Industry, and in particular Dominion Malting which seems to have added disadvantages compared to its' competition because of our location.

THE COMPANY

Dominion Malting Ltd., is an independent Canadian Company which was founded in 1928 in Winnipeg, with the object of producing distillers and brewers malt from Canadian Malting Barley produced on the Prairies.

At present D.M.L. employs 72 people, and purchases approximately 100,000 m/t of western malting barley, to produce 75,000 m/t malt.

This barley is selected in the three Prairie Provinces, about 45% from Manitoba, 25% from Saskatchewan and 30% from Alberta.

Since its founding the Company has built several extensions to its production facilities. The last one in 1974, which was designed in such a manner that it can be readily expanded to produce another 30,000 m/t of malt per year.

When the decision was made to expand the existing facilities in 1971, freight rates were such that we could readily compete with Malting Companies located farther east and who have the advantage of moving barley and malt from Thunder Bay by water.

COMPETITION AND MARKETS

Three Malt Companies operate in Canada. Canada Malting Ltd., with 6 plants in Calgary, Winnipeg, Thunder Bay, Toronto and Montreal. Prairie Malting, which is owned and operated by the Saskatchewan Government in Biggar, Saskatchewan, and Dominion Malting Ltd., in Transcona, Man.

To offset the ever worsening freight disadvantage in the domestic market, which was subsidized by Dominion Malting in 1982, for an amount of \$580,000.00 or about \$11.60 m/t on 69% of its production, it was decided in 1977 to explore the export market.

We were successful to the extent that in 1983 we will be exporting 24,000 m/t or 33% of our production to Japan. The gross income on this amount will be \$8,600,000.

Our product is well regarded and our quality highly rated by customers who deal with 22 malt suppliers from all over the world.

This export market enabled us to stay in full production, at a time when the domestic brewing industry is down about 2.5%.

Other export markets in the Pacific Rim would be Korea, Taiwan, Phillipines, Korea, Hong Kong and eventually the Republic of China. South America is also a viable market available to North American Exporters.

We are optimistic about these export markets and the Department of Trade and Commerce is planning a Sales Mission to China in 1983 to which D.M.L. has been invited.

Canada has the barley, water, energy and technical knowledge to produce a desired product for these export markets, but the long distances to port makes it difficult to compete in these export markets.

Our main competition in the world markets are Australia and European Countries and the great advantage for plants in these

countries is their close proximity to ports. Containers can be loaded at the factories, and overland transportation, compared to Canada, is minimal.

In contrast, Dominion Malting has to load the malt in hopper cars, transport 1800m to Vancouver and then trans ship into containers which cost at present is \$11. m/t, a considerable amount in a market where contracts can be lost over a two dollar price differential.

In addition in some E.E.C. Countries, France in particular, a Government Restitution Program is in effect. This is a Government subsidy, which, depending on world prices can be as high as \$100.m/t.

MALTING BARLEY

In addition to the barley for malting that the Canadian Wheat Board exports, the malting industry in Canada uses about 700,000 m/t annually. D.M.L. uses about 100,000 m.t from this amount. Because a special premium is paid for this barley (some years as high as \$55. m/t) to the Canadian Wheat Board, barley sold to Malting Companies provides the highest income per acre, including wheat to any producer who sells a carlot of barley through this designated pool.

During the 1980 - 1981 crop year, at average yield levels, and Thunder Bay prices, malting barley returned \$200. per acre v.s. wheat \$152., feed barley \$142., and oats \$102.

Twenty five per cent of the barley marketed through the C.W.B. is for the malting market, and almost one third of the C.W.B. payments to producers are for malting barley.

For western producers, malting barley, is an important crop with high returns.

FREIGHT RATES

The majority of the barley processed by D.M.L. moves by rail under present Crow Rates for which the producer is liable to move the grain to an export position.

Due to D.M.L. geographical location, being intermediate to Thunder Bay, it is assessed the local milage rate by the railways at the time of receipt at our processing elevator in Transcona.

Upon reshipment of the grain thru Thunder Bay, either in raw or manufactured state as malt, we are assessed a charge for the stop-off privilege of \$8.80 m/t. It is our contention that the recommendation of the Hall Commission that this "Milling in Transit" (Stop-off) charge be eliminated, should be implemented at this time so as to remove one further transport disadvantage our Company faces with our major competitor at Thunder Bay.

At the time of reshipment, the railways also refund the difference between the local mileage rate and the crow rate. The value of this difference held by the railways until re-shipment is considerable and was as high as \$880,000. at the end of the crop year 1981.

This condition is aggravated by the C.W.B. condition that all grain selected during a crop year must be unloaded by the end of that crop year (July 31). As the new crop barley cannot be used for malting until the end of October, it forces the malting industry to carry a barley inventory sufficient for a least three months production, if it is to be guaranteed grain of suitable quality.

At any time, but especially with current interest rates, this outstanding account with the railways is very costly, and of great benefit to the railways, that have free use of this capital.

The only benefit that D.M.L. would receive from increased Crow Rates would be a lower difference between the mileage charges and the Crow Rates presently assessed. The cost of financing this capital would be reduced.

However, in our opinion, it is unlikely that the mileage charges will remain constant, as considerable increases went into effect April 1, 1982, January 1, 1983, and it is expected a further increase July 1, 1983 will be forthcoming. e.g. Since the removal of the old hold down clause around 1955, all cost factors for transportation, except the Crow Rate have increased dramatically, e.g. the Stop Off charge increased over 1000%, and mileage charges increased about 500%.

As our location in Winnipeg is much more affected by these increases, we are not only concerned with the controlled increases of the Crows Nest Rates, but especially by the uncontrolled increases of the ancillary charges of the railways.

Malt, being a processed whole grain, is entitled to move to an export position either at the balance of the through rate, plus a Stop Off Charge, or at the Crow Rates, where transit privileges do not apply. In that case we must surrender the transit, and accept the loss of the mileage difference, this is the case with all malt shipped through the port of Vancouver.

The cost of surrendered transit, which may be considered a cost of moving the malt to Vancouver, is also higher for D.M.L., because lower Crow Rates are in effect in Manitoba, but the mileage rates are equal to our competitors in Saskatchewan and Alberta.

The present cost differential between Winnipeg and Calgary to move our malt into the Pacific Export Market, based on present mileage and Crow Rates is 24c/c.w.t. Any increase in the Crow Rates would multiply this difference accordingly.

Another freight disadvantage which occurred this year, and which applies to all Canadian Malting Companies shipping out of Vancouver, is the 4% increase in the Pacific Conference Ocean Shipping Rates. Our competition in Australia and Europe did not have this Ocean Freight Rate increase this year.

Under the present freight structure D.M.L. cannot effectively compete for domestic markets in Alberta or British Columbia and must therefore surrender this market to our competitors.

The freight rates under the new tariffs would increase \$22.04 from Winnipeg, v.s. \$12.96 from Calgary. We doubt that the export market can absorb a price increase of \$12.96, but are certain that \$22.04, would leave the Winnipeg location out of the picture.

We are also positive that we cannot subsidize our freight by an addition of \$9.08 m/t to be able to compete with our competition in Calgary.

A further aggravation is the fact that the export markets use Two Row barleys. This barley is not grown in Manitoba therefore D.M.L. must bring this barley in from Alberta and N.W. Saskatchewan.

Because D.M.L. must surrender transit to take advantage of the western export rates, and this cancelled cost is higher for Winnipeg than Calgary, the net costs for freight to Vancouver will increase more rapidly in the Winnipeg location, again further damaging our competitive position in the domestic as well as the export market.

As all malt shipped through Thunder Bay has already a freight disadvantage from Winnipeg, in the form of an \$8.80 Stop Off Charge, in addition to high freight charges past Thunder Bay for Rail Charges rather than water, plus other transfer costs at destination our Company cannot afford to ship under the same disadvantages to the Pacific Export Markets.

A market which D.M.L. may develop is the United States. This is a large market but almost completely supplied by U.S. Maltsters and only supplementary demands are made on Canadian Malt.

At present there is an over capacity in the States, due to a lower beer consumption and an increase in consumer demand for light beer which uses considerably less malt per barrel.

Other factors which hinder our competitive position with the U.S. Maltsters, are different barley varieties, rising freight charges, brokerage costs, and the fluctuating Canadian Dollar.

SUMMATION

All information regarding new freight rates have stressed that agricultural processors in the Prairies will benefit.

However, it is difficult for our Company in Winnipeg to find a basis for this optimistic statement.

The basis for concern that the viability of Dominion Malting Ltd., will be severely affected by changes of the Statutory and other freight rates is:

1. In 1981 the net return to D.M.L. was approximately \$5.48 per m/t which was a return on investment of 2.9%.

Because our export shipments through Vancouver increased in 1982 our return went to \$9.44 per m/t which was a return of 6.3%.

Considering D.M.L. was in full production we do not consider these excessive profits.

As any increase in freight charged must be absorbed by D.M.L., in order to remain competitive, it can be realized that an increase in any freight rate could turn our marginal profit position to losses.

Therefore although D.M.L. is ready for expansion, and has the facilities to add production capacity in Winnipeg at a low cost per m.t., its location may force the Company out of business.

2. In the domestic market of Eastern Canada D.M.L. has to absorb as much as \$12. m/t in freight charges in order to be competitive.
3. Because of its supplementary nature, the United States market cannot be relied upon, and under no circumstances can standard profit levels be reached.

4. Due to its location D.M.L. can only count on 10% of its production to make similar profits as its major competitor.
5. Because of long distances and freight rates D.M.L. must surrender the total British Columbia and Alberta markets to its competitors.
6. Increases in freight rates would seriously affect the competitive position of the Canadian Malting Industry, and especially D.M.L., in world markets because of favourable freight rates and Government Restitution Policies of Countries like Australia and the E.E.C.
7. Because of its' high replacement value of approximately \$45,000,000, the present production facilities cannot be relocated to an area with more favourable freight rates.
8. Normally firm prices are quoted to export customers from June - August for delivery up to December the following year.

It is absolutely necessary that any changes in freight rates do not affect these contracts.
9. Changes in the existing freight structure, as they will affect the shipment of malt and malting barley may seriously depress the growing demand in the export market, for a finished product for which Canada has an abundance of renewable natural resources.
10. The international market cannot stand major inland freight increases, and the ability to absorb these increases by the malting industry depends on its' location.

In order to give every Company the same chance of survival, it would seem fair to establish an average freight cost for all export shipments through Vancouver regardless of location.

The existing plants would remain viable no matter which Western Province they would be located in.

As the only significant expansion for the malting industry lies in the export market, farmers in all Provinces would then be treated equally to this lucrative malting barley market.

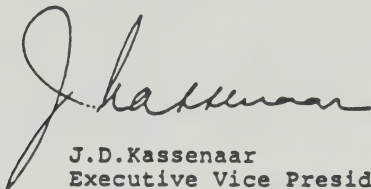
These are our concerns, we request you to consider these many factors during your deliberations, which we realize are very complex.

D.M.L. would be pleased to further explain to you any questions

which may have been left unanswered.

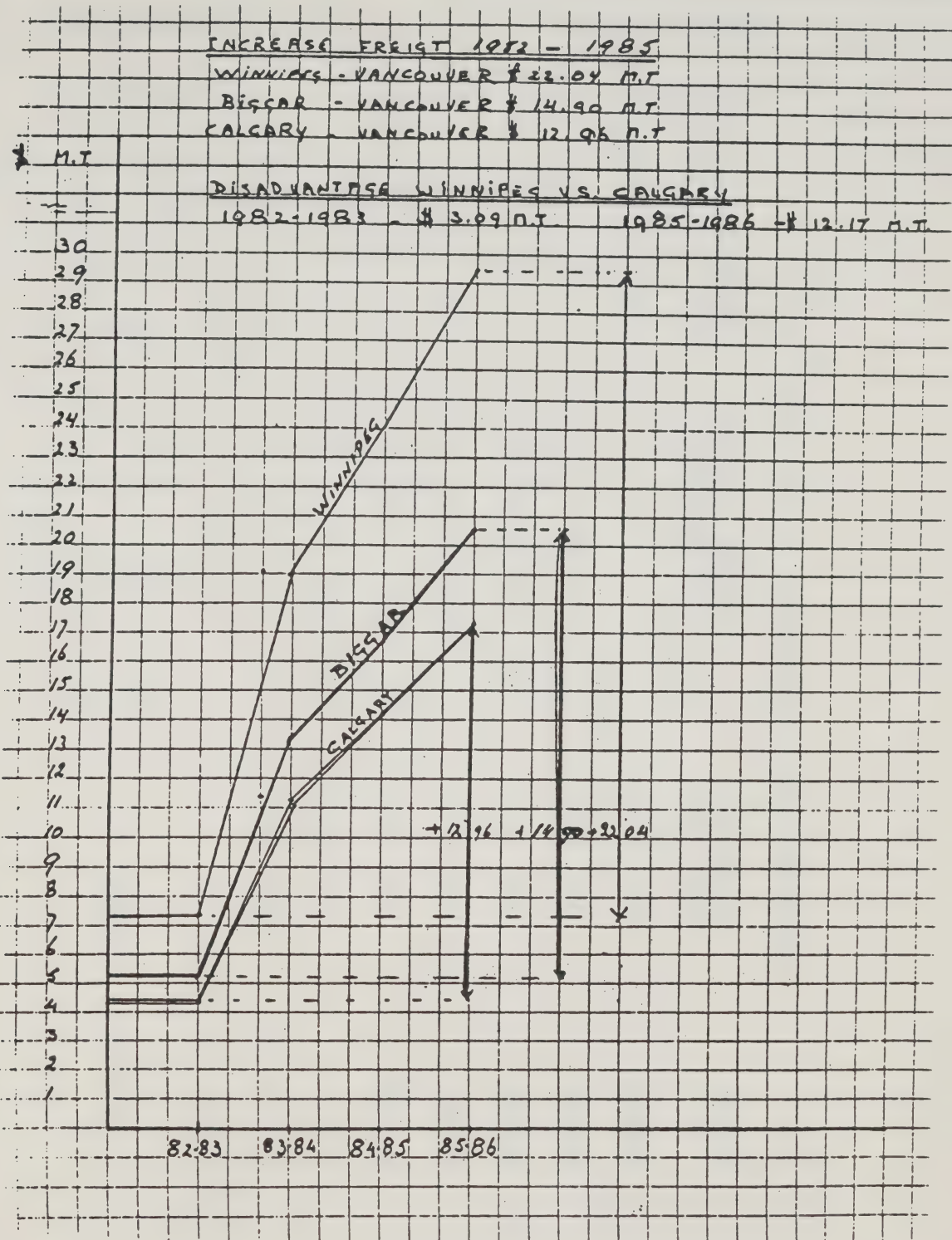
Thank you for your consideration.

Best regards,

A handwritten signature in cursive script, appearing to read "J. Kassenaar". The signature is written in dark ink and is positioned above the printed name and title.

J.D. Kassenaar
Executive Vice President

JDCK:cjc



PRESENT AND PROPOSED RATE STRUCTURE 1983/84 in M/T

STATION	THUNDER BAY		WEST CAN. MILEAGE*		VANCOUVER EXPORT	
	PRES.	PROP.	80M	TO WINNIPEG 100M 120M	PRES.	PROP.
WINNIPEG	3.09	7.85			7.50	19.07
PORTAGE	3.31	8.38	13.45	11.24 10.58		
BRANDON	3.53	8.97	18.52	15.43 14.99		
REGINA	4.41	11.22	30.42	25.57 24.69	5.73	14.57
MOOSEJAW	4.41	11.22	31.52	26.68 25.57	5.51	14.02
BIGGAR	5.07	12.90	38.58	31.97 31.53	5.29	13.47
MEDICINE HAT	5.29	13.45	47.62	41.45 39.90	5.07	12.90
CALGARY	5.73	14.57	60.63	52.69 49.82	4.41	11.22

* UNCONTROLLED INCREASES

EXPORT VANCOUVERPROPOSED INCREASESEX. WINNIPEG, MBGROSS CWTGROSS M/T

1983 - 1984	.34 x 154.5% = \$.865 .	19.06
1984 - 1985	.865 x 26% = \$1.09	24.02
1985 - 1986	1.09 x 23% = \$1.34	29.53

EX BIGGAR, SK

1983 - 1984	.24 x 154.5% = .610	13.46
1984 - 1985	.610 x 26% = .768	16.92
1985 - 1986	.768 x 23% = .946	20.84

EX CALGARY, AL.

1983 - 1984	.20 x 154.5% = .509	11.22
1984 - 1985	.509 x 26% = .641	14.12
1985 - 1986	.641 x 23% = .788	17.36

TARIFF 184 - E

MILEAGE WPG - VANC.1561.9

SECTION 1 RATES TO VANCOUVER B.C.

<u>STATION</u>	<u>RATE BASIS</u>	<u>RATE/100#</u>	<u>PER M/</u>
TRANSCONA MB	339	5.24	115.52
BIGGAR SK	303	4.67	102.96
CALGARY AL	262	4.06	89.51

SECTION 2 COMMODITY RATES TO VANC. B.C.

<u>STATION</u>	<u>ITEM NO.</u>	<u>RATE CWT</u> <u>MAY 1-82</u>	<u>RATE CWT</u> <u>JAN 1-83</u>	<u>PER M/T</u>
TRANSCONA MB	710	3.32	3.52	77.60
BIGGAR SK	435	1.59	1.69	36.81
CALGARY AL	724	1.39	1.47	32.40

BIGGAR TO WINNIPEG 533.7 (TO VANCOUVER 1029.2)
CALGARY TO WINNIPEG 825.1 (TO VANCOUVER 736.8)

QUESTIONS

1. 1983 - 1984 Will producer pay Malting Company 154.5% increase
EG Brandon .16 = .407 ?
2. 1983 - 1984 Will existing contracts sold up to and including
December 31 1983 for export thru Vancouver be honored at present
crow rates as recovery is not possible from Consignee?
3. 1984 - 1985 Will Malting Company know by June 1983, when new
Contracts (export) for fiscal 1984 are negotiated, what new rate
will be?
4. What are predictions for M.I.T. increases in four year program?
5. What are predictions for Western Mileage Increases after 6 & 5
(CNR W183-F/SECT.2/ITEM 337)
6. Present grain Tariffs in regards to M.I.T. read "At the rate in
effect at time of original shipment." Will this wording be
incorporated into new Tariffs?
7. Is it the Grain Transport, Surface Administration's intention to
have Prairie Malting Companies pay the New Western Transportation
Initiative "Gross Rates" for movements of grain and grain products
East and West of their Plants?

APPENDIX "TRPT-95"

BRIEF

to the

STANDING COMMITTEE OF TRANSPORT

of the

HOUSE OF COMMONS

by

RURAL MUNICIPALITY OF ROSSBURN

July 22, 1983

We appreciate this opportunity to make this presentation to the Standing Committee on Transport expressing our concerns and anxieties with respect to the removal of the Crowsnest Freight Rates.

It is imperative that Western Canadians bond their efforts and resources in order to convince the Federal Government that reforming the Crow Rate, as proposed by Mr. Pepin, is detrimental and not in the best interests of Western Canadian agriculture and the Prairie economy as a whole.

Rail Line Abandonment:

We can safely assume that under Mr. Pepin's plans there will be a number of branch-line abandonments taking place.

We fear that the CN Rosscburn Sub-division, although placed into the basic network until the year 2000, may be one branch-line that is scheduled for abandonment. Our fears are substantiated by the fact that no rehabilitation has been undertaken since placement in the basic network in 1979 nor for many years prior to 1979. It has also been practically impossible to find out just what the plans for the Rosscburn Sub are and what rehabilitation, if any, is scheduled.

We are suspicious that the farmers of the Rosscburn Municipality may be hit a double-barrelled blow:

- (1) the removal of the favourable Crow Rate;
- (2) rail-line abandonment that would increase the average haul by approximately 15 miles (the average haul presently is 8 miles; rail-line abandonment would make the average haul approximately twenty-three miles for Rosscburn area farmers).

Any one of the above two conditions will bankrupt many a farmer in the Rosscburn area. During our present depressed economic times, many of Western Canada's farmers are hanging on by the "skin of their teeth"; others are less fortunate and are foreclosed upon.

We in the Rosscburn area are no different and our farmers cannot, and we emphasize the word cannot, take on a greater

financial burden if we are to survive. The debt load of many of our farmers is staggering and another blow by the removal of the Crow and/or rail-line abandonment will surely sound the death knell for many.

Road Up-Grading and Motor Transportation:

In the event of rail-line abandonment, the municipalities and the Provincial government would be faced with a massive road building and up-grading program, taxes would soar out of sight. Farmers would have to provide larger on-farm grain storage facilities and larger and more modern trucks to haul their grain the additional 10-20 miles to the main-line grain terminals. Coupled with the Pepin version of grain freight rates it would be more than the average farmer could bear.

Municipalities would be faced with an exodus of people and abandoned properties; our towns and villages would suffer immensely and ruination would set in.

It is already the practise at our large capacity grain terminals that a farmer can only deliver grain at a specified date and time. The specified time may not necessarily be convenient to the farmer and weather conditions may be less than ideal. Several examples of this problem are:

- During the spring season, much of the farmer's equipment is tied up in spring seeding and cannot readily be spared for grain hauling;
- Also during the spring season we have road weight restrictions on, i.e. P.T.H. 45 had weight restrictions in force for nine weeks during the spring of '83;
- There may be a rainfall on or before the scheduled delivery day and the farmer may not be able to get his equipment to the grain bin because of wet and muddy conditions.

We are aware that an area farmer had a $2\frac{1}{2}$ hour wait beyond his appointment time at the recently constructed Harrowby plant which is one of the most modern around. No doubt there are many other such waiting experiences for farmers which are aggravating and frustrating. A farmer's time can be put to much better use than to sit and wait for his turn at a grain elevator.

One may question the farmer hauling his grain with his own truck and say, "Why not hire a commercial trucker?" We believe that the waiting time would make the cost horrendous and out of reach of most farmers when you add up the hauling and waiting time. In our area one can hire a trucker with a large grain truck for from \$50-70 per hour. A 30-mile one-way trip to the grain elevator would cost \$300 per trip based on 4-5 hours for loading and hauling and providing there is little or no waiting time. Furthermore, a large unit does not operate very well in a muddy, wet yard or field.

Railway Company Guarantees:

We are informed that the railway companies will be granted a three-year trial period before having to give performance guarantees under the revised Crow Rate system. We believe that this will open loop-holes for the railway companies to renege on their obligations and is shoddy management on the part of the federal government.

We are not in favour of a three-year trial period nor of any changes in the Crow Rate itself. In fact, we question the need to review the Crow. Did the railways not receive substantial land grants, mineral rights, tax concessions, etc. for which they profitted very handsomely? It seems that the railways only want the "topping off the cake" and let the tax-payers look after the rest. The railway companies, through concessions and grants gained in the late 1800's, have hoarded huge profits and now want to absolve themselves of their responsibilities to the country and all Canadians.

It would be a sad state of affairs if all Canadian citizens and corporations were allowed to behave in that manner.

It is our contention and belief that it is up to the federal government and the railways to have a modern and efficient railway system in place and not the Prairie farmers who are walking a tight-rope already. There are many more commodities and goods that are being hauled across Canada than just grain. If the present freight rate is taken away, Canada may not need a very efficient grain transportation system for there may not be very much grain to haul.

On behalf of the farmers and residents of the Rural Municipality of Rosssburn, I would like to make the following statement which represents a "consensus of opinion" within our community. The statement is: We, as residents of small communities throughout Western Canada, have to pay freight for services and commodities that we require; therefore the grain that we sell is a commodity required by someone somewhere else. Does it not stand to reason that someone else should pay the freight for the commodity or service he requires? Therefore the end-user or consumer should pay the freight for the grain that the farmer delivers to the grain elevator. Furthermore, is it not reasonable for the producer to expect a wage or net income equivalent to the average wage of a government or railway employee? If the government persists in its present direction the already wide gap in incomes will only widen and create a situation whereby the farmer's livelihood will be suffocated by exorbitant production costs.

I thank you for your time and attention and trust that this presentation will receive your worthy consideration.

APPENDIX "TRPT-96"

THUNDER BAY - ATIKOKAN NDP

446 Erindale Cr. Thunder Bay

807-577-6293

A CANCELLED CROW.....A THREAT TO THUNDER BAY!

a brief to the Transport Committee of
the House of Commons.

to be presented on Friday, August 5
in Winnipeg, Manitoba

by Iain Angus, on behalf of the
Thunder Bay-Atikokan NDP Riding Assoc.

THUNDER BAY - ATIKOKAN NDP

The proposed changes to the statutory Crow's Nest rate structure may seriously jeopardize Thunder Bay's economy. In addition, the capital improvements proposed in conjunction with the Crow change may also have a negative impact on Thunder Bay. Because of its' geographic placement in the center of the country, Thunder Bay relies on the movement and storage of grain for a considerable part of its economy and consequently is also concerned about the effect of the Crow legislation on the producer and on the small communities of the praries.

THE CROW: keep it and let Pepin go

Currently, the Crow rate ensures that it is cheaper to move grain through Canadian Ports rather than through American ones. The Pepin plan forthe Crow, combined with increases in Seaway user charges, will eventually make it more attractive to ship Canadian grain through the U.S. ports of Duluth and New Orleans.

Both Canadian Railroads already have some networks in the U.S. which, if expanded, could be used to divert Canadian export grain south of the border. Both CN and CP already have rail lines to Duluth, Minnesota through U.S. subsidiary rail companies. It is significant to note that the distance from Weyburn, Saskatchewan to Duluth, is 100 miles shorter than the distance from Weyburn to Thunder Bay. With all things being equal, and given the millions of bushels of grain transported through Thunder Bay, a saving of 100 miles offers Duluth a decided economic advantage.

During the first year of the Pepin plan shipping grain to New Orleans would be about the same as the cost of shipping to Montreal via Thunder Bay. (Rail and water).

CN and CP can gain access to New Orleans through a combination of buying U.S. rail lines, obtaining trackage rights on U.S. rail lines, negotiating joint rail rates with U.S. rail lines and access to the Mississippi River barge system. Canadian Pacific's U.S. subsidiary, Soo Line, which has lines to Minneapolis has applied to the U.S. Interstate Commerce Commission to operate the Rock Island Line Railway from Minneapolis to Kansas City. While there is no concrete indication that CP is currently attempting to expand those arrangements in order to reach New Orleans, there is nothing that prevents them from doing so if the economic climate is right.

Canadian National through its U.S. subsidiary Grand Trunk Western has applied to buy 3,000 miles of railway line formerly operated by the Milwaukee Road Railroad Company. This acquisition would give CN access to New Orleans through joint rates, trackage rights or through the barge system. The advantage to New Orleans is bound to grow over the next few years. The excess capacity in the U.S. rail system will mean that CN or CP will not have to cover full fixed costs, and will therefore be able to obtain a lower per tonne mile cost than would normally be available.

As mentioned previously, if the current plan is implemented, the cost of transporting grain via Thunder Bay would be about the same as the cost to transport it to New Orleans during the first year of the plan. According to information available to me, by 1991-92 it will be about \$10 per tonne cheaper to ship grain via New Orleans rather than through Thunder Bay.

To ship to New Orleans, utilizing a unit train, and applying the Snavelly operating costs of 1.8¢ per tonne mile, it would cost (in 1983 dollars) \$33.60. The cost to ship to Montreal via Thunder Bay is as follows: rail to Thunder Bay- \$25.54, storage, handling and cleaning in Thunder Bay- \$4.56 and laker to Montreal- \$13.50; for a total cost of \$43.60 or about \$10 more than the cost to New Orleans.

If a combined rail-barge movement is utilized the cost to transport grain to New Orleans would be about the same or less than the unit train cost.

Spokesmen for the two major railroads have been less than encouraging in their remarks about the impact of the Crow changes on the Port of Thunder Bay. In a newspaper article in the Thunder Bay Chronicle-Journal, dated Wednesday, July 13, in response to a press statement by Port Arthur MPP Jim Foulds, a CP Rail spokesman (George Smellie of Winnipeg) is reported to have said that "the Canadian Wheat Board is responsible for shipping 75-80% of all the grain moved and the incentive is to go for the highest profit."

If that is how the rail companies see the role of the Wheat Board it is no wonder that we in Thunder Bay are concerned about the impact of this legislation. We foresee a situation where it will in fact become more profitable or conversely cheaper to transport grain through American Ports.

Our concern is twofold: the effect of the method of paying any subsidy on the port used and the general philosophy of the government relative to the use of Canadian ports.

We saw the original method of providing each producer with a direct subsidy payout, a bureaucratic nightmare that would cost thousands to administer. The amended version that would require the issuance of two cheques rather than thousands appeared to us to be much more efficient. It also would leave the government of the day with a more direct say in whether or not the subsidy was used for the transportation of grain through Canadian Ports rather than through the States.

Currently, however, we are very concerned about an attempt to reverse that proposal. The so called 'freedom of choice' amendment which would give the subsidy directly to the producer, would ultimately lead to the 'freedom to eliminate Canadian Jobs in favour of increased American handling.

Canadian producers and consumers are no different from one another. If a consumer can get a product at a cheaper price by buying it in the States, more than likely he will do so. The same can be said for a producer who can ship his grain to market through the U.S. for a lower price than through Thunder Bay. When it is seen to be coming directly from his pocket, concern for his Canadian

neighbour will become less important than his own personal well being.

While we understand the nature of the concern of the producer, and the potential for the shifting of emphasis to the American ports, we are also concerned about the willingness of the railroads to make decisions on the basis of what's good for the corporation as opposed to what's good for the people of this country.

For these reasons, I am proposing today, an amendment to the current legislation. This amendment would require that any Canadian grain destined for the export market must be transported through a Canadian Port. I would assume that should we ever be in the situation of selling grain to the U.S. that the restriction to Canadian ports would not apply.

* * * * *

I would now like to focus on the capital improvement aspects of the Pepin plan. I place it in that context, rather than as a part of the change to the Crow rate, because I know full well that all of the proposed capital improvements to the rail systems could have been.... let me change that, should have been done by the railroads without a change in the Crow rate.

If the CN or the CP have money to buy railroads, trackage rights and the like in the U.S. then they have money to invest in the modernization of this nation's railroads!

It was no secret in Thunder Bay, as well as in most 'railroad' towns that in the period leading up to the creation of VIA rail (if not long before that) railroads would charge as much as they could against the passenger system to ensure that it would be unprofitable. That 'result' would give the railroads the 'economic' arguments to convince the government that the passenger system should be abandoned. And we all know how well that tactic worked!

I see the same situation occurring with the proposed capital improvements that are supposidly tied to the change in the Crow rate.

The Minister and his PR flacks have gone to great lengths to link rail improvements with the need to pass the Crow Rate Bill. We all know that if CN or CP were really interested in the movement of goods throughout this country, and if they needed an influx of capital, then they could easily dispose of any number of their non-transportation investments both here and in other countries.

The problem began in the last century when the government paid 60% of the cost of building the CPR without taking any kind of equity position in that company. Under the 1881 contract the CPR was also given vast mineral wealth which was to be used to finance the railway forever. When CP refused to use its mineral wealth to pay for money losing services, the government, in the late 1960's, began subsidizing them for passenger, branch line, and some Atlantic freight services. Because the railways continued to avoid their responsibilities, the government has to set up a branch line re-habilitation program in 1977 to repair the dilapidated lines.

While CP said it could not afford to upgrade rail lines in Canada, it was buying jam factories, pottery plants, mines, shopping centers and real estate outside the country. In 1981 for example, CP Rail provided 26% of the parent CP Limited's profit, but received only 14% of the parent's capital budget.(1)

I'm sure that most of what I have said so far about the capital aspect of the program is not new to you. Let me deal more specifically with what is proposed and the possible effects on Thunder Bay.

Before I do, however, I first wish to recognize the reality of grain movement in Canada. The export port is primarily determined by the final destination of the grain, rather than any peculiarity of the transportation system.

Having said that, I wish to raise some concern over the geographic imbalance in the expenditure of the capital funds proposed by the Minister and the Railroads.

According to CN President Maurice LeClair \$338 million or 69% of the total CN capital expenditure will be spent in "Western Canada" in 1983. CP's intentions are much the same with their \$315 million,

(1) CP Limited Annual Report

73% of which will be spent in Western Canada.

Lest anyone misunderstand, neither I nor anyone in my community objects to the amount of money being spent in Western Canada. We recognize that the Western system needs extensive upgrading, not just for the movement of grain, but for the economical and safe movement of all commodities on our nation's railroads.

What we do object to is the lack of real upgrading of the grain handling and transportation facilities at Thunder Bay.

Over the past decade Thunder Bay has lost a large part of its' grain storage capacity. In fact Thunder Bay once boasted a total of 25 elevators, today there are only 13. Even with that reduction in storage capacity, the Port of Thunder Bay handles 55% of our country's exports and handles the second largest quantity of grain in the world.

If Thunder Bay is to continue to provide cleaning, storage and transferring facilities then that capacity must be upgraded. However, even without an increase in the storage capacity, improvements to the rail system in and around Thunder Bay, will drastically increase the amount of grain moved through the port.

Improvements should start with the upgrading of the CN line from from the West. The current alignment, combined with the heavy rails reduces the productivity of the Atikokan to Thunder Bay corridor. Straightening of the line along with double tracking would allow for a greater volume of grain reaching Thunder Bay in a shorter period of time. As well as improving the situation in Thunder Bay this recommendation, if acted upon, would provide much needed employment for Fort Frances and Atikokan, as well as Thunder Bay.

The existing configuration of trackage, along with the locations of the switching yards within the Port hinders the efficient movement of rail cars. Many improvements, too numerous to mention here are required to facilitate the speedy turn-a-round of grain cars in Thunder Bay.

Also, the improvements to the Seaway canal system to allow more ocean-going vessels to reach the Lakehead, would assist in maximizing the throughput of Prairie grain.

There is yet another element of the so-called Pepin plan that concerns the Port of Thunder Bay. In the government publication delivered to each and every household, there is an indication that the grain handling facilities at the Port of Montreal will be upgraded as part of the capital outlay. While we are glad that Montreal will also receive some of the benefits of this plan, we hope that the improvements to their facilities will not have a detrimental effect on Thunder Bay's.

The concern centers on the fear that due to the changes to the Crow rate combined with the improvements to Montreal, that Thunder Bay may eventually be bypassed by the railroads in favour of total rail transport to Montreal. Our fear is that for political expediency, the government will 'in effect' transpose Thunder Bay jobs to Montreal. We also recognize that should that occur, the majority of our workers who would lose their employment would not move to Montreal.

At this time I would also like to request that the current ratio of grain moving through the two ports remain relatively constant. I recognize the difficulties in enshrining such a ratio in legislation, however I believe that the temptation to shift part of the grain handling from Thunder Bay to Montreal should have as many roadblocks in its way as is legally possible. At the very least those roadblocks should be in the form of government policy.

* * * * *

Our Neighbours to the West

Thunder Bay owes a great deal to the citizens of Western Canada! Much of our city's early economy was based on the opening up of the Prairies. In fact many of our residents have their roots in the Provinces of Manitoba and Saskatchewan.

Today, grain handling is one of the cornerstones of our economy, and yes, our very existence as a community. Without the farmers of the Prairies, we would not have that cornerstone! We would be forced to depend solely on the fluctuations of the forestry industry, or the sporadic nature of the manufacture of rapid transit rail vehicles in order to keep our community alive.

We exist because of the farmers of the Praries, and that is one of the reasons we wish to see them continue to survive! You will have heard from others the effect that the Crow Rate changes will have on the rural communities of Western Canada. Once the country elevator is gone, with it goes the general store and the rest of the community. Centralization, brought about by the Crow rate changes is not the way the farm community should be forced to evolve.

We in Thunder Bay wish to see the farmer get a fair return for his personal and financial investment. We wish to see him have the ability to transport his produce at a fair price, and most importantly we want to see him continue to produce for the overall betterment of our country. Without the farmer we are not a whole society.

Summary

It is the opinion of those I represent, that if the proposed changes to the method of charging for the transportation of grain combined with the capital improvements currently planned came to pass, they could lead to a serious decline in the economy of Thunder Bay.

Our primary objective is to add our voices to those who oppose the tinkering with the historical Crow's Nest Pass Legislation. It is interesting to note that while the rate was named after the Crow's Nest Pass, the intention of that original legislation was to ensure that grain destined for the then Port of Port Arthur, now Thunder Bay would be shipped at a reduced rate.

Our prime concern in Thunder Bay is the attaining of an ammendment to the act that would require all export grains be processed through a Canadian Port, and secondly that the current ratio of grain handled by the Port of Thunder Bay to that handled by the Port of Montreal remain relatively the same as it is today.

Should you be able to address these two concerns in a positive way, you will have taken the necessary steps to protect the economic integrity of the Port of Thunder Bay.

On behalf of the Thunder Bay-Atikokan NDP Riding Association I thank you for this opportunity to present our concerns to you this evening.

APPENDICE «TRPT-88»

Présentation

au nom de

UNITED GRAIN GROWERS LIMITED

au

Comité permanent de la Chambre des communes

sur les transports

au sujet du projet de loi C-155

Winnipeg, 5 août 1983

Lorne Hehn, président
United Grain Growers

M. le Président et MM. les membres du comité:

La décision de votre comité de tenir des audiences dans l'Ouest du Canada pour s'enquérir du point de vue des organisations agricoles des Prairies au sujet du projet de loi C-155 réjouit fort United Grain Growers. Le conseil d'administration de l'entreprise vous présente le présent mémoire au nom de ses membres, qui s'occupent de tous les aspects de la production agricole primaire dans l'Ouest du Canada.

Votre comité étudie le document législatif le plus important qui soit surgi au sujet du transport et du développement agricole dans l'Ouest depuis 1925, année où la Loi sur les chemins de fer a été modifiée de manière à rendre statutaires les tarifs du pas du Nid-de-Corbeau pour le transport des céréales. Les conclusions de votre comité vont contribuer à façonner l'avenir de l'agriculture au Canada.

La législation en vertu de laquelle sera effectué le transport des céréales de l'Ouest va déterminer l'efficacité d'ensemble du système. Elle va déterminer la souplesse permettant au système d'évoluer dans le temps pour s'adapter au changement des besoins. Elle va influencer grandement l'aptitude des exploitants agricoles canadiens à faire face à la concurrence sur les marchés mondiaux.

Dans la mesure, donc, où vos conclusions pourront faire un apport à l'essentiel de la législation définitive, il est d'une importance vitale que ces conclusions soient fermement fondées non seulement sur le point de vue des intérêts régionaux mais aussi en fonction de ce qu'il faut pour permettre à l'ensemble du Canada de prospérer par la production et l'exportation des produits agricoles sur les marchés mondiaux.

Il est facile d'expliquer l'intérêt que les exploitants agricoles des Prairies manifestent à l'égard du projet de loi C-155. Nulle part dans le monde les agriculteurs doivent-ils compter autant sur les chemins de fer. Aucune industrie canadienne ne dépend davantage du transport ferroviaire que l'agriculture des Prairies. Aucun autre groupe ne peut compter sur aussi peu d'autres possibilités en matière de transport. L'agriculture des Prairies est née en même temps que le service ferroviaire. Sans service de chemins de fer, la culture des céréales dans l'Ouest canadien pour le marché de l'exportation serait incapable de survivre.

United Grain Growers est la plus ancienne organisation commerciale canadienne qui appartienne à des exploitants agricoles. Créée en 1906, la société fait partie depuis plus de 75 ans du mouvement agricole de l'Ouest canadien et elle a été reconnue comme un porte-parole des agriculteurs de l'Ouest, notamment en ce qui concerne la production, la manutention et la commercialisation des céréales. L'UGG, qui compte 96,000 membres et possède 500 élévateurs licenciés à divers endroits s'étendant de la rivière à la Paix au sud-est du Manitoba, peut raisonnablement prétendre que ses membres traduisent le point de vue de la population agricole de l'Ouest canadien.

Le conseil d'administration considère comme essentiel que, pour évaluer cette présentation, votre comité comprenne que, ce qui est visé ici, c'est le bien-être des exploitants agricoles des Prairies plutôt que celui de United Grain Growers, entreprise dont l'activité fondamentale est constituée par la manutention et la commercialisation des céréales.

S'il est vrai que les installations et les services de United Grain Growers sont la propriété d'exploitants agricoles, il reste que ce qui est avantageux pour United Grain Growers à titre d'entreprise commerciale ou même d'entreprise au service des agriculteurs n'est pas nécessairement ni par définition ce qui profite le plus aux exploitants agricoles.

Une hiérarchie de règlements restrictifs appliqués au système de manutention et de transport des céréales et qui tous entraînent des coûts et limitent la souplesse de l'adaptation technologique peut amener les exploitants à faire des choix qui, tout en étant conformes à leurs intérêts à court terme, ne seraient pas ceux qu'ils feraient volontiers dans la poursuite de leurs meilleurs intérêts à long terme. En général, les exploitants agricoles sont peu conscients des coûts véritables des restrictions, dont plusieurs sont des mesures à court terme ayant des conséquences nuisibles à long terme. Par exemple, des tarifs marchandises non compensatoires ont retardé, à l'égard des élévateurs et des chemins de fer, l'adoption d'une technologie qui aurait entraîné des économies de coûts et de temps pour accélérer, à un prix moindre, le transport des céréales. Ce coût est subi par l'exploitant, non par les sociétés céréalières, sans pourtant que le choix ait été fait par ces dernières. Au fait, les exploitants, les sociétés céréalières et les chemins de fer y gagnent tous moins qu'ils pourraient le faire, du fait des restrictions.

Il est essentiel, donc, que votre comité considère cette présentation comme la recommandation, de la part de l'UGG, d'une législation qui non seulement règle le problème de la capacité et des recettes des chemins de fer, mais d'une législation qui entraîne l'adhésion de l'exploitant agricole de l'Ouest canadien et le rende plus libre de choisir, par ses décisions journalières et annuelles en matière de production et de commercialisation, le système répondant le mieux à son intérêt particulier.

UN CHANGEMENT S'IMPOSE

Dans ses réactions au projet de loi C-155, United Grain Growers appuie et soutient l'énoncé de base selon lequel l'économie de l'Ouest canadien est susceptible de connaître une croissance rapide pendant toute la durée des années 1980 et le secteur des ressources, plus particulièrement celui de l'agriculture, sera le moteur d'une grande partie de cette croissance. La plupart de ces ressources, qu'elles soient brutes ou transformées, doivent être transportées vers les marchés d'exportation. En conséquence, il faudra continuer de prendre des mesures pour nous donner un réseau de transport

ferroviaire capable de traiter une quantité et une diversité croissantes de marchandises.

Les exploitants agricoles de l'Ouest canadien semblent d'accord pour affirmer que les chemins de fer doivent recevoir une rémunération suffisante pour le transport des céréales. C'est ce qu'a affirmé United Grain Growers en 1976*.

Les tarifs du pas du Nid-de-Corbeau, en l'absence d'une compensation suffisante de la part du gouvernement, ont eu pour résultat un système ferroviaire dont le prix d'exploitation et d'entretien élevé fait perdre tout espoir de correction si on laisse les choses comme elles sont.

United Grain Growers a été liée de très près à la structure des tarifs-marchandises depuis le peuplement de l'Ouest. C'est le deuxième président de l'United Grain Growers, feu le sénateur Crerar, qui, lorsqu'il dirigeait le parti progressiste agricole, détenteur de la balance du pouvoir à Ottawa durant les années vingt, a insisté pour que le tarif dit du pas du Nid-de-Corbeau soit conservé à l'égard des céréales expédiées des Prairies vers les marchés d'exportation. Le président Crerar a insisté alors, comme United Grain Growers le fait aujourd'hui, pour dire que le gouvernement du Canada se doit d'aider à payer le transport des céréales.

Autre chose de reconnaître la nécessité d'une rémunération suffisante, autre chose, comme le savent très bien les membres de votre comité, de faire l'unanimité quant à savoir qui doit payer cette rémunération, comment elle doit être payée et quel doit en être le niveau.

Dans sa présentation, United Grain Growers veut traiter surtout de trois éléments du projet de loi qui, pensons-nous, pourraient être améliorés. La part de l'inflation qui doit être payée par l'exploitant agricole; la quantité de céréales qui doit être mise à l'abri de l'inflation; et la méthode selon laquelle doivent être payés les bénéfices découlant du tarif du pas du Nid-de-Corbeau. Nous allons également suggérer des améliorations à apporter à certains articles particuliers du projet de loi.

Il convient de rappeler ici que, selon tous les livres d'histoire, les Pères de la Confédération, en 1867, étaient bien déterminés à unir les provinces du Canada central avec les provinces maritimes et la Colombie-Britannique. Cela rendait nécessaire la construction à la fois du chemin de fer intercolonial et du Canadien Pacifique. On voulait aussi raffermir l'économie du Canada central en faisant passer les Prairies d'un centre de traite des fourrures à une collectivité agricole établie produisant un excédent de céréales et de bétail et ayant besoin

* Rapport annuel, United Grain Growers, 1976

de biens de fabrication.

Le développement, quoique lent à démarrer, allait prendre de la vitesse et se montrer extrêmement rapide durant les 50 premières années du présent siècle. Au cours de cette période, le Canada a grandement profité de la croissance de ses industries fondées sur le marché inférieur créé dans les Prairies et conservé à son avantage grâce à des tarifs protecteurs. Durant toute cette période, c'est la culture du blé de l'Ouest canadien qui a fourni le principal stimulant à la croissance de l'économie canadienne.

L'assurance nécessaire a été fournie aux colons de l'Ouest canadien, devenus par la suite des producteurs de céréales exploitant leurs produits à partir de l'intérieur du continent, lorsque le gouvernement du Canada et le Canadien Pacifique ont conclu l'entente du pas du Nid-de-Corbeau en 1897. Cela constituait une politique nationale nécessaire pour la réalisation de l'objectif national constitué par le développement de l'Ouest.

Les tarifs-marchandises du pas du Nid-de-Corbeau visaient à faire de la culture des céréales pour l'exportation une occupation intéressante et à encourager ainsi le peuplement et l'essor de l'agriculture dans l'Ouest canadien. Le Canadien Pacifique n'a pas accepté cette entente à contrecœur ni uniquement pour obtenir des subventions. Au contraire, la nouvelle politique a été très avantageuse pour les chemins de fer. Elle a assuré le peuplement de l'Ouest, rendu vendables les immenses terres agricoles des chemins de fer et donné à ces terres ainsi qu'aux droits miniers qui y étaient associés une valeur marchande bien supérieure à ce qu'elle aurait été autrement.

A compter de 1897, chaque mille de voie ferrée mis en place dans l'Ouest canadien a été favorisé par la politique nationale que nous venons de décrire. Les tarifs-céréales en question se fondent donc sur des assises solides. Essentiellement, il s'agit d'une entente tripartite entre le gouvernement, les chemins de fer et les agriculteurs et il convient de signaler que les agriculteurs ont été encouragés à acheter leurs terres par la garantie d'une structure permanente de tarifs pour le transport de leurs céréales. Cette relation a été décrite par l'ancien premier ministre Diefenbaker aux Communes*:

Les tarifs du pas du Nid-de-Corbeau font partie d'un marché conclu entre les chemins de fer et le gouvernement d'une part et les colons de l'Ouest d'autre part.

Les tarifs statutaires ont été créés et maintenus à des fins nationales, à l'avantage de tout le Canada. L'objectif visé était de créer et de

* 13 mai 1959.

maintenir la grande industrie de base des Prairies: la culture des céréales. En l'absence de tarifs de ce genre et de la garantie de leur maintien, la culture des céréales n'aurait pas pu faire un tel apport, toujours réel aujourd'hui, à l'agriculture des Prairies et à l'économie de tout le Canada.

Il est absolument essentiel de maintenir le principe d'une aide statutaire du gouvernement fédéral pour la compensation des pertes subies par les chemins de fer dans le transport des céréales.

Il y a deux questions à examiner dans l'étude de ce principe: les données historiques des pertes subies par les chemins de fer et le rôle du gouvernement, comme membre tripartite de l'entente, de veiller à ce que l'exportation des céréales maintienne son apport considérable au bien-être national et à l'économie générale du Canada.

Il convient de rappeler que les chemins de fer n'ont jamais cessé d'exprimer leurs préoccupations, depuis le début du siècle, au sujet des pertes qu'ils devaient subir. La situation de la première Guerre mondiale a amené la suspension de l'entente sur le pas du Nid-de-Corbeau et l'adoption de tarifs plus élevés pour le transport des céréales en 1918. Les pressions des chemins de fer au sujet des pertes alléguées ont amené le Parlement à adopter une loi suspendant l'entente entre 1919 et le 6 juillet 1922. Une prise de position vigoureuse de la part des députés des Prairies a suscité le rétablissement des tarifs du Nid-de-Corbeau à l'égard des céréales par le moyen d'un décret du conseil. En 1924, les chemins de fer en ont appelé de la décision de rétablir les tarifs prescrits par l'entente sur le pas du Nid-de-Corbeau, mais la Cour suprême, en février 1925, a renversé la décision qu'avait prise la Commission des chemins de fer.

La décision prise par le Parlement en 1925 de faire relever de la Loi sur les chemins de fer le niveau des tarifs du transport des marchandises dans le cas de tout le blé et de toute la farine transportés vers l'Est et les décisions de 1927 et de 1932 de faire relever de la loi les céréales transportées vers la côte du Pacifique et vers Churchill ont conduit les chemins de fer à formuler l'avertissement qu'ils n'avaient pas les moyens de transporter les céréales en vertu des tarifs du Nid-de-Corbeau.

L'allégation des chemins de fer, qui disaient n'avoir pas les moyens de remplacer l'équipement ni les voies, n'a été à peu près pas entendue avant les années 1970. Durant les années 1930, plus de 400 millions de boisseaux de blé ont été exportés et la capacité de transport des céréales ne semblait pas poser de problème. Les embranchements n'étaient pas entretenus ni les wagons remplacés, mais la capacité ne posait toujours pas de problème.

Ni le gouvernement du Canada ni les producteurs de céréales n'ont compris l'impact de la dégradation du réseau servant au transport des céréales. En 1950, après que le Canadien Pacifique eut recommandé que les tarifs pour l'exportation des céréales pour l'Ouest canadien, plutôt que d'être décrétés

par la loi, soient transférés à la Commission des transports* United Grain Growers, pour défendre les tarifs statutaires, n'a pas présenté l'argument de la capacité de transport. La défense des tarifs statutaires se fondait sur le fait que les agriculteurs, les chemins de fer et le gouvernement du Canada avait conclu une entente sur le prix du transport des céréales et qu'«un marché est un marché». Dans sa présentation, l'UGG affirmait: La vulnérabilité de l'agriculture de l'Ouest à de grandes variations des prix et à des périodes cycliques de sécheresse est une des plus fortes raisons qui militent pour que le contrôle des tarifs du transport des céréales soit laissé au Parlement dans le cadre de la politique nationale de celui-ci. Aucune mention n'était faite de la manière dont les chemins de fer réagiraient s'ils ne recevaient pas une compensation suffisamment forte pour que soit maintenu le réseau servant au transport des céréales. La Commission royale n'a pas présenté de commentaire particulier sur les effets d'une compensation insuffisante. On supposait que le réseau ferroviaire était et demeurerait suffisant pour l'expédition de toutes les céréales produites par les agriculteurs en vue de l'exportation.

Il n'y avait d'ailleurs guère lieu de s'inquiéter. Les politiques de la Commission canadienne du blé jusqu'en 1970 visaient à augmenter le prix au boisseau plutôt que de vendre toutes les céréales que lui offraient les agriculteurs. Cette politique limitait l'exportation et n'exerçait aucune pression particulière sur le réseau. Le réseau primaire des élévateurs s'est consolidé lorsque les coûts associés à chaque unité ont dépassé les recettes selon une marge trop considérable et les embranchements ont empiré mais sont demeurés en place bien que, dans certains cas, les sociétés d'élévateurs aient cessé de les utiliser.

C'est seulement avec les énormes possibilités d'exportation des années 1970 que le gouvernement du Canada et les agriculteurs en général se sont aperçus que le nombre des wagons couverts avait diminué, que les wagons-trémies étaient à peu près inexistantes et que les embranchements étaient dans un état de délabrement presque désespéré tout en étant l'objet de subventions. Rien dans la Loi sur les chemins de fer n'assurait que les sociétés ferroviaires allaient maintenir et mettre en place un réseau adapté au transport d'une quantité croissante de céréales.

Reconnaissant enfin l'impact des tarifs statutaires sur le fait que les chemins de fer transféraient leurs dépenses en immobilisations vers des marchandises et des produits plus rentables, le gouvernement du Canada décidait d'accroître ses subventions aux embranchements et d'intensifier les investissements déjà importants servant à la construction de wagons-trémies et à l'amélioration des embranchements. Par des politiques spéciales, le gouvernement réduisit dans une certaine mesure l'insuffisance énorme de la compensation des chemins de fer. En général, le projet de loi C-155 traduit l'engagement du gouvernement de mettre fin aux pertes et de permettre l'accroissement de capacité du réseau ferroviaire qu'exige le reste du présent

* In Defence of the Crow's Nest Pass Grain Rates, janvier, 1950

siècle. Toutefois, le projet de loi C-155 comporte d'importantes faiblesses qu'il convient de corriger.

L'IMPACT DE L'INFLATION

L'article 54 du projet de loi préoccupe grandement le conseil d'administration de United Grain Growers, car nous croyons qu'on demande aux agriculteurs de payer une proportion trop considérable du coût de l'inflation.

Dans la revue historique que nous venons de faire, nous avons signalé l'approbation répétée des gouvernements et des parlements, avec les années, à l'égard des tarifs du pas du Nid-de-Corbeau pour le transport des céréales. Les premiers tarifs approuvés par le Parlement ne devaient pas être des subventions mais plutôt un tarif établi pour empêcher les chemins de fer d'imposer des tarifs excessifs aux agriculteurs qui ne pouvaient utiliser aucun autre moyen de transport concurrentiel. Les tarifs ont été assez conformes à ceux qui s'appliquaient aux autres marchandises et produits durant les années 1930 et 1940 et c'est seulement vers la fin des années 1950 que l'inflation a fait jouer à ces tarifs fixes un rôle négatif à l'égard des chemins de fer.

Les chemins de fer ont cessé de construire des wagons fermés pour le transport des céréales et le parc céréalier ne s'est enrichi que des wagons abandonnés qui avaient servi au transport des autres produits avant la construction de wagons plus spécialisés servant au transport de ces produits. Une inflation accrue a amené une sérieuse dégradation des embranchements et une diminution du nombre des wagons fermés servant au transport des céréales.

L'inflation a fait monter les coûts de fonctionnement et les coûts fixes des chemins de fer et a joué un rôle négatif à l'égard du transport des céréales au cours des années 1950 et 1960. La poursuite de l'inflation a eu pour résultat des pertes financières énormes durant les années 1970 et durant la présente décennie. Bien que la plus grande partie des céréales récoltées dans l'Ouest canadien aboutisse à des wagons de chemins de fer, le système ne devrait pas rendre cette solution arbitrairement plus intéressante qu'une autre. La législation devrait respecter le principe d'accorder à tous les agriculteurs la même possibilité d'utiliser leurs terres, leur travail et leurs compétences. Elle devrait même avoir pour effet de permettre la meilleure utilisation possible des terres des Prairies non seulement au point de vue des possibilités mais aussi sur le plan écologique. Enfin, la législation doit permettre la meilleure utilisation possible des compétences et de l'aptitude à la gestion des agriculteurs.

LE PARTAGE DE L'INFLATION

Il va sans dire que, si l'inflation n'existait pas, les gains d'efficacité des chemins de fer abaisseraient effectivement le coût du

transport des céréales et, par conséquent, réduiraient l'engagement à long terme pris par le gouvernement d'éponger les pertes.

Mais l'inflation existe. Malgré les efforts déployés par les gouvernements, mettre fin à l'inflation va constituer une tâche longue et difficile pour tous les Canadiens. Pour l'instant, les agriculteurs sont particulièrement exposés aux ravages de l'inflation. L'Annexe I montre à quel point la situation des céréales s'est aggravée depuis la fin des années 1970, du fait de l'inflation. Bien que le prix actuel du blé puisse sembler raisonnable, le prix d'un boisseau de blé, compte tenu de l'inflation, non seulement achète moins de biens de consommation mais encore achète moins d'intrants tels que les engrais permettant de produire ce boisseau de blé.

Les Canadiens qui produisent pour la consommation intérieure n'éprouvent pas les mêmes difficultés que les agriculteurs qui vendent la plus grande partie de leurs produits sur les marchés étrangers à des prix qui ne sont en rien rattachés à l'inflation intérieure et qui doivent pourtant acheter les intrants nécessaires à la production des récoltes à des prix qui sont dictés par cette inflation intérieure.

Si l'on suppose un bon réseau de commercialisation et de transport, les deux principaux facteurs du revenu d'un producteur de céréales sont les conditions météorologiques et la demande étrangère. Ces deux facteurs échappent au contrôle des agriculteurs, que ce soit individuellement ou collectivement. La météo est le principal déterminant de la production des céréales et la demande extérieure est le principal déterminant des prix.

S'il est vrai que les agriculteurs connaissent de grands écarts, d'année en année, quant à la production des céréales, à cause de la météorologie et des superficies ensemencées, la tendance à long terme indique une forte augmentation de la production de céréales (tendance à la hausse du rendement par rapport à la moyenne mobile). Les agriculteurs ont donc, d'une certaine manière réduit l'impact de l'inflation par des économies de fonctionnement et une production accrue.

Historiquement, l'adaptation naturelle de variétés de cultures nouvelles améliorées aux conditions du climat, du sol et de l'économie et l'abondance des terres fertiles et facilement accessibles ont eu un effet marqué sur cette tendance à la hausse de la production. L'offre future de bonnes terres nouvelles propres à l'agriculture est toutefois très limitée. En conséquence, non seulement la production future est limitée mais les avantages d'autres perçues comme les variétés améliorées, par exemple, sont limitées dans un certains sens parce que la base des ressources est constante. En outre, le niveau naturel de fertilité des terres qui constituent nos ressources dans l'Ouest canadien a diminué considérablement par rapport à ce qu'il était lorsque ces terres étaient neuves. La possibilité d'accroître la production par la culture extensive est donc fort limitée. Les agriculteurs se tournent de plus en plus vers les méthodes intensives comme moyen d'accroître la production.

La culture intensive a eu tendance à réduire l'impact des variations météorologiques par une meilleure gestion de l'humidité de la neige et du printemps et une meilleure gestion des mauvaises herbes et des sols. Le fait que l'année 1980 ait été marquée dans une grande partie des Prairies par une faible quantité de neige et par moins de pluies que durant les années 1930 et que nous ayons pourtant produit une récolte respectable n'est pas un simple coup de chance mais confirme plutôt nos observations.

L'agriculture, tout comme l'industrie de la fabrication, passe de l'ère industrielle de la chaîne de montagne à celle de la haute technologie. Ce recours à une technologie plus avancée aura à son tour pour effet de ralentir la dégradation des sols, de diminuer les cas de salinité, d'épaissir la couche arable du sol et, en général, d'en augmenter la capacité de rétention de l'humidité. On continuera aussi à utiliser les engrais et les herbicides aussi longtemps qu'il sera économiquement avantageux de le faire.

Ces transferts des techniques de production présenteront des avantages énormes à long terme au point de vue de la gestion des sols et de la production. Toutefois, cette culture intensive expose le bien-être économique des agriculteurs à de grands risques annuels. Le coût de la production de tonnes additionnelles de céréales par les vieilles méthodes de la culture intensive devient insignifiant par rapport au coût des nouveaux intrants additionnels.

S'il est exposé à de grands risques, l'agriculteur subit aussi des effets inflationnistes considérables du fait du coût de ces intrants additionnels. L'avantage pour le pays, pourtant, c'est que cette activité économique accrue profite à tous les Canadiens. Les intrants fournis aux agriculteurs sont produits par d'autres industries canadiennes et cela se traduit par des emplois, de l'activité, des investissements et des recettes pour le gouvernement.

Au cours des audiences de la commission Gilson, on a consacré beaucoup de temps et de discussions aux effets de l'inflation sur les agriculteurs et aux futures ententes de partage. Les répercussions économiques des méthodes intensives de culture qu'il faut appliquer pour produire 10 millions de tonnes additionnelles et permettre à l'exportation de passer de 31 à 41 millions de tonnes n'ont pas été examinées en profondeur par le gouvernement pour la détermination du montant des fonds fédéraux à engager.

United Grain Growers et, d'ailleurs, toutes les organisations agricoles des Prairies sont d'avis que le projet de faire payer par les agriculteurs le coût de toutes les quantités supérieures à 31.1 millions de tonnes n'a pas tenu compte des avantages additionnels pour l'économie, des emplois additionnels et des recettes accrues du gouvernement du Canada que les quantités additionnelles allaient créer. De plus, des quantités accrues de céréales transportées réduiraient le coût général du transport par tonne. Tout coût additionnel subi par le gouvernement à cet égard serait plus que compensé, croyons-nous, par les avantages économiques et par les recettes qui

en résulteraient pour le gouvernement. La quantité accrue pourrait effectivement réduire les dépenses nettes du gouvernement en matière de transport dans le cas même de l'engagement de répartir l'inflation sur toutes les quantités.

Les principaux bénéficiaires des quantités accrues ne sont pas uniquement les agriculteurs, mais tous les participants. Tout le Canada y gagne par une balance favorable des paiements, par la création d'emplois, par des recettes fiscales et par l'activité économique. Les sociétés céréalières y gagnent par des quantités accrues et par la répartition des frais généraux sur une base plus large et les chemins de fer y gagnent de même par la répartition des frais généraux et par une meilleure utilisation de l'équipement de base. Puisque tous les participants en profitent, UGG est d'avis que les ententes pour le partage de l'inflation devraient s'appliquer à toutes les céréales transportées à partir de la région désignée. Nous devons adopter un point de vue positif et juger de l'entente de partage en fonction des avantages qu'elle promet.

United Grain Growers désire appuyer jusqu'en 1985-86 les dispositions sur le partage de l'inflation qui sont exposées en détail dans le texte législatif, à condition que ces dispositions s'appliquent à toutes les quantités. Pour la période qui suivra 1985-1986, l'UGG a adopté le point de vue selon lequel, par une disposition juste de partage, les agriculteurs assumeraient les trois premiers points de pourcentage du taux d'inflation et la moitié des trois prochains points jusqu'à un maximum de 42 pour cent. En d'autres termes, la disposition Gilson plus la quantité. UGG a reçu l'approbation de ces limites à la réunion annuelle de la société en novembre 1982, sous réserve que les memes dispositions s'appliquent a toutes les quantités expédiées. La position d'UGG n'a pas changé.

United Grain Growers soutient également qu'un plafond raisonnable doit être imposé à l'inflation devant être subie par les agriculteurs. Lorsqu'on analyse les tendances historiques de l'inflation qui ont précédé l'inflation élevée des années 1970, il semblerait que 42 pour cent constituent une disposition très généreuse et représentent un engagement important et à long terme de la part des agriculteurs. Il faut signaler encore une fois que les forces du marché qui dictent les prix des céréales ne sont pas les mêmes que les forces du marché relatives aux coûts des intrants des agriculteurs. En conséquence il est à la fois nécessaire et utile d'adopter une protection législative contre cette obligation de subir des coûts inflationnistes étendus et inhabituels.

Au cas où les prix des céréales évolueraient dans le sens contraire à la tendance de l'inflation, il est aussi avantageux d'envisager un «filet de sauvetage» qui relierait la totalité des coûts du transport subis par les agriculteurs aux relations moyennes qui ont existé, historiquement, entre les prix des céréales et les coûts du transport. L'Annexe 3 montre la moyenne pondérée des prix à l'exportation du blé, de l'avoine, de l'orge, du seigle, du lin et du colza de même que les prix du transport comme élément du prix en

pourcentages. Les relations historiques qui existent depuis 1924, pondérées par rapport aux diverses céréales, constitueraient un moyen équitable d'établir une relation de pourcentage, de préférence à la limite arbitraire proposée par le gouvernement.

ABSENCE DE LIMITE QUANTITATIVE

United Grain Growers s'oppose aux articles et sous-articles qui auraient pour effet de limiter l'aide aux agriculteurs à 31.1 millions de tonnes et de réduire le paiement annuel brut des avantages du tarif du pas du Nid-du-Corbeau si la commercialisation des céréales devient inférieure au seuil des 31.1 millions de tonnes.

L'Article 37, sous-article (4) (a) constitue un encouragement négatif à l'égard des agriculteurs des Prairies qui élèvent leur rendement et leur production, comme nous l'avons décrit plus tôt. Ce sont des signaux renversés qui sont communiqués aux producteurs de céréales, un peu comme si l'on diminuait la commission des vendeurs qui auraient élevé le niveau de leurs ventes.

À l'encontre de bien d'autres dépenses du gouvernement qui ne font qu'accroître le fardeau des contribuables, les céréales commercialisées au-delà du niveau des 31.1 millions de tonnes fournissent à tout le Canada des avantages économiques qui dépassent facilement le fardeau de l'aide fournie.

Les directeurs de United Grain Growers proposent que la part gouvernementale des coûts inflationnistes des céréales commercialisées au-delà du seuil des 31.1 millions de tonnes soit la même que dans le cas des quantités inférieures à 31.1 millions de tonnes. Les directeurs mettent le comité au défi d'obtenir le conseil des experts au sujet des relations coût-bénéfice du partage de l'inflation au-delà des 31.1 millions de tonnes en ce qui concerne: les gains du change étranger, la hausse de l'activité économique et des emplois, l'augmentation des recettes et des impôts pour le gouvernement.

Nous nous opposons tout particulièrement à l'Article 34 sous-article (1), qui contredit directement un principe décrit par le gouvernement comme un de ceux que les organisations agricoles ont négociés de bonne foi au cours des séances de la Commission Gilson:

2. Conformément aux propositions qui lui ont été faites par les principales organisations de producteurs de l'Ouest canadien, le gouvernement du Canada est disposé:

- a) À s'engager par statut au paiement annuel d'une somme équivalant à la perte de rémunération subie par les chemins de fer en 1981-1982;

Voilà: ... s'engager par statut ... d'une somme équivalant à la perte de ... 1981-1982 ... Cette promesse ne devrait pas être violée.

De plus, nous ne saurions nous réjouir de ce que l'avantage des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau sera lui-même un paiement dévalué, étant donné les niveaux prévus de l'inflation, puisqu'il sera en dollars courants plutôt qu'en dollars de 1983. Les agriculteurs seront effectivement coïncés entre les avantages réduits des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau, en dollars réels, et le paiement d'une part de l'inflation.

United Grain Growers recommande fermement de modifier l'article 34, sous-article (1), de manière à fournir un paiement constant alors même que les céréales commercialisées devraient ne pas atteindre le seuil des 31.1 millions de tonnes.

PAYER L'AGRICULTEUR

La manière dont les fonds gouvernementaux seront distribués comporte des incidences importantes. La plupart de ceux qui jouent un rôle dans le système jugent que le paiement de tout l'argent directement aux chemins de fer crée un effet de distorsion dans l'utilisation des ressources. Les agriculteurs les plus touchés seraient ceux qui choisiraient de commercialiser leurs récoltes au sein de la zone désignée sous une forme brute ou transformée, ce qui les rendrait inadmissibles aux subventions de transport. De même, la plupart des participants conviendraient que l'effacement total des distorsions aboutirait nécessairement à un niveau inacceptable de dilution dans le cas des producteurs qui, à l'heure actuelle, exportent toute leur production au tarif protégé.

Dans sa forme actuelle, le projet de loi prévoit que, pour être admissibles, les céréales ou les produits céréaliers du producteur doivent d'abord faire partie de la liste du tableau un et, deuxièmement doivent aboutir à un wagon de chemins de fer qui les fait sortir de la zone désignée. Par conséquent, les tarifs appliqués aux céréales et aux produits céréaliers protégés qui sortent de la zone désignée ne seront pas les mêmes que les tarifs appliqués aux autres produits, ce qui fait qu'il y aura distorsion de l'économie régissant la conversion locale des céréales en produits plus précieux.

D'aucuns pourraient soutenir que les dispositions du projet de loi pour le partage de l'inflation vont peu à peu réduire cette distorsion. Cet argument se fonde sur l'hypothèse voulant que les dispositions du projet C-155 pour le partage de l'inflation sont bonnes, que nous allons continuer de subir des taux d'inflation élevés et que les agriculteurs vont payer tous les coûts applicables à toutes les quantités dépassant le seuil des 31.1 millions de tonnes. On suppose que les agriculteurs devraient payer une part toujours plus grande du coût d'ensemble du transport.

United Grain Growers s'oppose au paiement de l'avantage directement aux chemins de fer, selon la description qui est en fait à l'article 55, cela pour les raisons suivantes:

1. Cela est contraire aux désirs exprimés dans un questionnaire adressé à 3,200 membres de conseils d'administration locaux représentant 96,000 actionnaires d'UGG répartis dans l'ensemble des Prairies.

2. Cela est contraire à l'appui quasi unanime fourni par les délégués à une résolution présentée à l'assemblée annuelle de 1982 de United Grain Growers et proposant d'appuyer les recommandations du comité Gilson voulant que 81 pour cent de l'avantage du Nid-de-Corbeau soient payées directement aux agriculteurs.

3. Cela n'offre aucun moyen aux agriculteurs, dans leurs décisions annuelles en matière de production et de commercialisation, de forcer les chemins de fer et le réseau des élévateurs à améliorer leurs services et à réduire leurs coûts.

4. Cela augmente le coût des achats en céréales des éleveurs des Prairies et cela condamne les producteurs de céréales des Prairies à un système fixe et inefficace de manutention des céréales sans offrir d'avantage important aux éleveurs de l'Est.

5. Les producteurs de céréales des Prairies seront motivés artificiellement à faire transporter leurs céréales par chemins de fer alors que leur meilleur choix économique pourrait bien être de commercialiser leurs céréales autrement.

6. Tout le Canada va y perdre à cause d'une diminution d'efficacité et d'une baisse de l'activité économique.

Le premier ministre du Canada a admis publiquement dans l'Ouest du Canada que la rédaction antérieure du projet de loi C-155 englobant les recommandations de la Commission Gilson de payer 81 pour cent de l'avantage du Nid-de-Corbeau aux agriculteurs était supérieure à la présente rédaction. Il a admis en outre que ce sont les pressions qui lui avaient fait adopter la rédaction moins satisfaisante. La question se pose: la petite politique doit-elle avoir la préséance sur la qualité de gouvernement?

Nous voulons croire que votre comité recherche la meilleure législation à recommander au Parlement: une législation qui fournisse les plus grands avantages économiques possibles au Canada. Cela ne peut se faire que si l'on permet aux forces du marché de fonctionner et de fournir de bons signaux économiques sur lesquels les agriculteurs puissent fonder leurs décisions en matière de production et de commercialisation.

Votre comité a déjà entendu et entendra encore bien des fois toutes les suggestions possibles sur la manière de répartir l'avantage du Nid-de-Corbeau.

Plutôt que de reprendre ce que d'autres ont déjà dit ou diront, nous allons limiter notre examen de cette question à la revue des principaux arguments qui sont présentés contre les paiements directs aux agriculteurs.

Argument 1: Le paiement de l'avantage du Nid-de-Corbeau aux agriculteurs va nuire aux éleveurs de l'Est

Les éleveurs de l'Est ne seront presque pas touchés par le paiement aux agriculteurs de l'avantage du Nid-de-Corbeau. Certes, les éleveurs de l'Ouest pourraient obtenir un avantage comparatif, mais pas nécessairement un avantage concurrentiel. Il convient d'approfondir un peu plus cette question de la concurrence.

. Dans le cas des volailles, l'offre est contrôlée par des contingents qu'imposent les offices de commercialisation national et provinciaux. Par conséquent, il n'existe pas de concurrence réelle sur les marchés entre les éleveurs de volaille, que ce soit entre les provinces ou au sein d'une même province. Par conséquent, la situation concurrentielle des éleveurs de volaille de l'Est ne sera pas compromise si les éleveurs de volaille de l'Ouest peuvent acheter des céréales des Prairies à plus bas prix.

. Dans le cas du porc, il y a deux facteurs à considérer. Tout d'abord, les États-Unis produisent dix fois plus de porcs que le Canada et, du fait du libre échange qui existe à la frontière du Canada et des États-Unis, les producteurs canadiens sont en concurrence avec les producteurs des États-Unis. Si le nombre des porcs des États-Unis augmente, les prix canadiens ont tendance à baisser; si le nombre des porcs canadiens augmente, les prix canadiens demeurent à peu près sans changement. Ce point est confirmé par l'Annexe 3, où l'on peut lire que l'énorme marché de consommation des États-Unis, ces dernières années, a absorbé 32 pour cent du porc du Canada. La principale province exportatrice est le Québec. Il est manifeste que l'offre intérieure dépasse déjà la demande canadienne et que le surcroît de production de porcs des Prairies serait dirigé vers les É.-U.

. Dans le cas des bovins, on constate une situation analogue. Encore une fois, la production des É.-U. est infiniment supérieure à celle du Canada et le boeuf des É.-U. est acheminé vers le Canada dès que nos prix dépassent les leurs. Le Canada est en concurrence avec les É.-U. plutôt que l'Est du Canada n'est en concurrence avec l'Ouest canadien.

Cela revient à déterminer où réside l'avantage pour le Canada. Une analyse faite en février 1983 par Agriculture Canada* a montré que la proposition de Gilson de faire les paiements aux agriculteurs aboutirait en 1990 à une perte nette de 40.3 millions de dollars pour l'Est du Canada et à un gain net de 566.8 millions de dollars pour l'Ouest du Canada, soit un gain

* Agricultural Impacts of Crow Changes (Tableau 3)

net de 526.5 millions de dollars pour le Canada. C'est là, manifestement, un argument irrésistible en faveur du paiement de l'avantage du Nid-de-Corbeau aux agriculteurs des Prairies.

Argument 2: L'Est du Canada aura acces a des céréales fourrageres meilleur marché si l'avantage du Nid-de-Corbeau est payé aux chemins de fer.

Cet argument, qui n'est pas présenté aussi souvent que l'Argument 1, se fonde sur une méprise. L'Est canadien n'aura pas des céréales fourragères meilleur marché, quelle que soit la méthode de paiement. Le prix des céréales des Prairies, une fois qu'il est rendu dans l'Est du Canada, dépend du prix des céréales concurrentes, et principalement du maïs des É.-U. Sont seuls touchés par les tarifs du transport les recettes des producteurs de céréales de l'Ouest et le prix auquel les éleveurs doivent payer leurs céréales.

Si ce sont les chemins de fer qui reçoivent l'avantage du Nid-de-Corbeau, cela veut dire que les éleveurs des Prairies doivent payer plus cher leurs céréales fourragères pour financer la subvention faite aux chemins de fer; si la production de bétail dans les Prairies n'augmente pas, les producteurs de céréales devront exporter des proportions toujours plus grandes de leur production.

On peut constater qu'en payant les cultivateurs on fournit à la fois un encouragement au producteur de céréales des Prairies, qui profite d'un marché de céréales de plus en plus considérable situé à proximité et à l'éleveur des Prairies, dont les entreprises vont se trouver comparativement plus avantageuses.

Il convient de se rappeler les conclusions d'un consortium de producteurs de porc et de boeuf du Manitoba, qui a établi que les paiements effectués aux chemins de fer selon les dispositions du projet de loi C-155 réduiraient les recettes de 5 \$ le porc et 30 \$ le bouvillon.

L'étude de l'Argument 2 nous montre donc qu'aucun avantage en prix ne sera réalisé par les éleveurs de l'Est du fait que les céréales seront moins chères mais que des torts considérables seront causés aux éleveurs de l'Ouest. Et, encore une fois, c'est le Canada qui y perd.

Argument 3: Les agriculteurs des Prairies risquent de perdre beaucoup d'investissement qu'ils ont faits dans le réseau des éleveurs des Prairies et, en conséquence, des lignes de chemins de fer et des petites villes vont disparaître.

Disons tout d'abord que les inconvénients de n'importe quel système n'auront pour résultat que des retards des investissements et que chacun de ceux qui jouent un rôle dans le système aura tendance à ne s'intéresser qu'aux éléments qui réduisent ses coûts. La structure devrait encourager l'intégration optimale des camions, des éleveurs et des chemins de fer et non l'intégration verticale de l'un ou l'autre de ces éléments séparément. La

structure devrait encourager les agriculteurs, les transporteurs, les chemins de fer, les vendeurs, les dirigeants de terminal et les exportateurs à réaliser le maximum d'efficacité. Une amélioration d'une seule journée dans le cycle des wagons, par exemple, vaut plus de 70 millions de dollars d'économie par année.

L'efficacité obtenue par une meilleure utilisation des lignes de chemins de fer, par une activité de triage réduite, par un plus grand nombre d'inspections des wagons, par une amélioration des horaires des trains, par une meilleure utilisation de l'équipement ferroviaire et des locomotives, une meilleure utilisation des installations de manutention et de chargement, des balances plus longues et plus grandes, une machinerie d'élévateurs plus rapides, de l'équipement de vérification des protéines, l'utilisation de l'ordinateur et les autres percées technologiques, cette efficacité, il faut qu'elle soit plus grande que l'ennui subi par l'agriculteur du fait des transports par camion sur de plus longues distances. Autrement, l'agriculteur choisira de recourir aux camions. Les dispositions législatives devraient permettre aux agriculteurs d'exercer leur liberté de choisir la composition des moyens (rail, élévateur, camion) qu'ils jugent la plus conforme à leur intérêt économique particulier. Ce sont les agriculteurs qui, en fin de compte, doivent déterminer s'ils vont modifier le système de manutention et de transport, dans quel sens et dans quelle mesure.

On a beaucoup parlé des chargements saisonniers, des chargements directionnels, des chargements de fin de semaine et des expéditions à plusieurs wagons. Dans ce dernier cas, qu'il suffise de dire que, s'il n'y avait pas d'avantage ni d'efficacité à retirer de cette méthode, les sociétés qui construisent de nouveaux élévateurs n'y installeraient pas les voies permettant de recevoir 20 camions ou plus. De même, l'emplacement des élévateurs n'est plus dicté par la proximité des villes. L'accès à la voie ferrée, la capacité d'inspection des wagons, la configuration des terrains et l'accès aux routes ont beaucoup plus d'importance. Nous reconnaissons et nous connaissons les préoccupations sociales, mais nous prétendons qu'il ne faut pas perdre les coûts de vue lorsqu'on planifie un système de ramassage et de transport des céréales des Prairies.

Le réseau des élévateurs du pays a fait des progrès importants depuis 1960 pour ce qui est de mettre hors circuit les élévateurs qui ne sont plus économiquement viables. En 1960-1961, il y avait 5,296 élévateurs licenciés dans les Prairies; au cours de l'année de culture 1982-1983, il y en a 2,934. (C'est là une réduction de 44.5 % au cours des 22 dernières années).

Ce changement ne s'explique pas par les fantaisies des sociétés ni leur désir de fermer les élévateurs. Il se produit parce que les coûts de remplacement du vieil équipement usé exigent une aire de production beaucoup plus étendue pour l'offre des céréales permettant de payer le prix des nouvelles installations. Toute autre solution que ce regroupement forcerait les sociétés céréalières à imposer des niveaux tarifaires bien supérieurs à ce qui est considéré comme raisonnable en échange des services fournis. Malgré

ce regroupement, les coûts des élévateurs ont augmenté de 250 pour cent au cours des dix dernières années.

Les agriculteurs exigent et continueront d'exiger que le service fourni ne coûte pas plus cher que les autres moyens de fournir le même service. Les coûts et les épargnes doivent être manifestes pour que les agriculteurs puissent les voir, les comprendre puis décider. A ceux qui soutiennent que les tarifs ferroviaires ne devraient pas être souples ni traduire l'économie véritable des mesures de réduction des coûts, nous rappelons que l'agriculteur d'aujourd'hui, possédant des camions et des tarières modernes, peut facilement charger un wagon dans un délai acceptable. Tout ce qu'il lui faut, c'est quelqu'un qui l'aide à s'occuper de la documentation et du règlement.

La question du bénéficiaire des paiements a donc de grandes conséquences. Qu'il s'agisse de production, de manutention, de commercialisation ou de transport, les agriculteurs doivent être en mesure de faire leurs choix. Une influence neutre qui respecte l'utilisation des ressources et l'efficacité du système sont d'une importance extrême pour les agriculteurs. Ceux-ci ne veulent pas d'un système coûteux et peu efficace, ils ne veulent pas non plus d'un système qui impose des distorsions à l'utilisation des ressources. Quel que soit le système qui prévaut, l'ensemble des coûts subis depuis la ferme jusqu'au port de mer doit être plus que neutralisé par l'ensemble des avantages. Le projet de loi C-155 va entraîner des changements rapides et c'est pourquoi la législation doit tenir compte de cette relation entre le coût et les avantages.

Pour résumer, le présent projet de loi doit recevoir des modifications importantes s'il doit constituer le moyen de réaliser les objectifs suivants:

1. Augmenter la capacité des chemins de fer.
2. Compenser les pertes des chemins de fer - encourager les investissements - garantir le rendement.
3. Réduire la distorsion économique au sein du secteur agricole.
4. Accroître l'efficacité et l'économie de fonctionnement du réseau de transport des céréales.
5. Offrir un arrangement équitable pour le partage des coûts et des avantages futurs.

Nous avons fait allusion plus haut aux importantes révisions qu'il convient d'effectuer pour la réalisation de ces objectifs. Nous aimerions suggérer de modifier ou de rayer des articles particuliers du projet de loi C-155. Ce sont les suivants:

Article 45 (1) (a)

Nous croyons que, si l'expéditeur et les chemins de fer sont incapables de s'entendre sur un tarif plus faible, il devrait exister un processus en vertu duquel la Commission peut prendre une décision à ce sujet.

Article 45 (2)

Nous suggérons de faire disparaître ce sous-article, qui est de nature à retarder l'adoption d'éléments plus efficaces au sein du réseau.

Article 46 (1)

Cet article n'autorise les tarifs inférieurs que dans le cas des situations concurrentielles et contiguës qui existaient en 1981-1982. Nous suggérons de le modifier pour tenir compte des situations concurrentielles ou contiguës qui sont déclarées telles par la Commission.

Article 54 (3)

Selon cet article, lorsque le taux de changement des coûts est négatif, la part du gouvernement est réduite en conséquence. Nous croyons que toute réduction devrait faire l'objet d'un partage entre l'expéditeur et le gouvernement et que ce sous-article devrait être modifié en conséquence.

Article 55 (1)

Cet article devrait être modifié pour qu'une part substantielle de l'engagement du gouvernement soit dirigée directement vers les producteurs selon un système en vertu duquel l'évolution future de l'ensemble du réseau de manutention et de transport des céréales sera constamment soumis aux pressions exercées par les cultivateurs en vue d'une amélioration d'efficacité.

Article 59 (e)

Ce sous-article devrait être révisé de manière à exiger que des révisions aient lieu à des intervalles périodiques de quatre ans qui coïncideraient avec les révisions des coûts réalisés par la Commission.

CONCLUSION

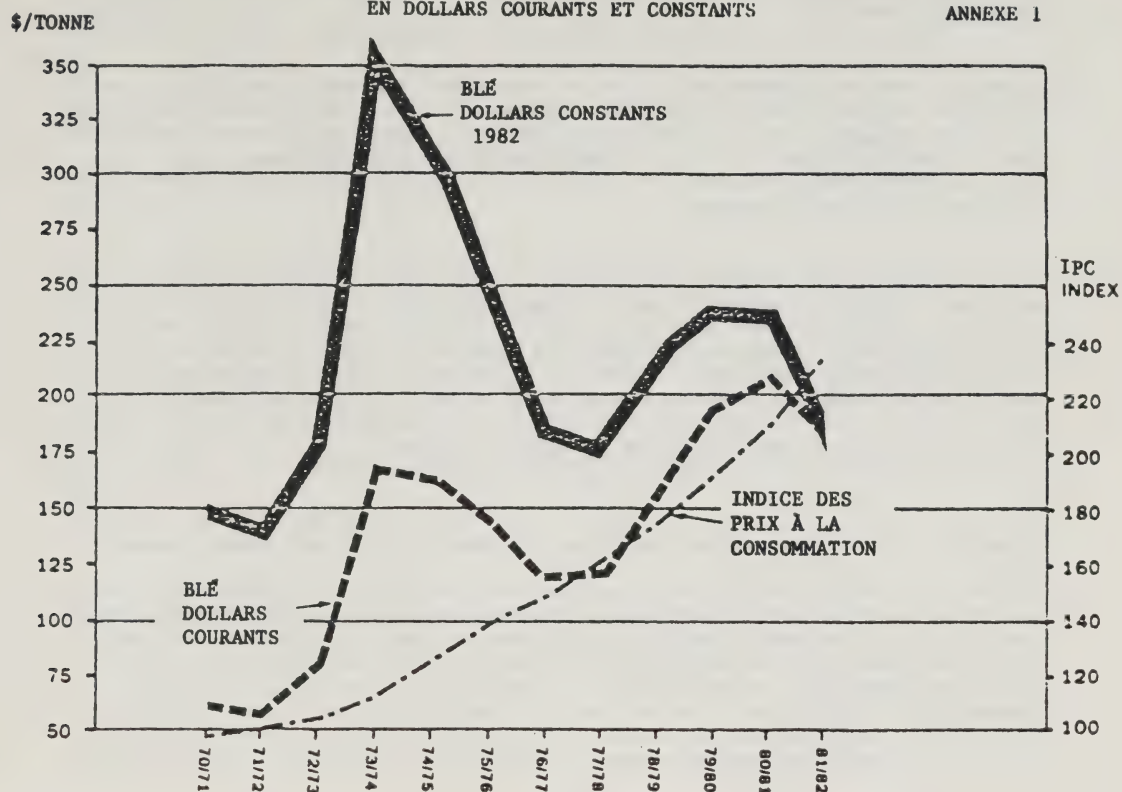
Grâce aux modifications proposées, le projet de loi C-155 est de nature à améliorer grandement le bien-être économique de l'Ouest canadien et même de tout le Canada.

Les révisions que nous suggérons ont pour objet de motiver la mise en place d'un réseau de transport et de manutention de première qualité qui soit efficace en même temps que bon marché pour l'agriculteur et elles sont conformes aux principes énoncés par le gouvernement en février 1982. Ces révisions auraient aussi pour effet d'assurer l'utilisation efficace des fonds fédéraux. La législation fournira alors le cadre garantissant le transport des céréales d'une manière plus rapide et moins coûteuse. La législation aura pour résultat une activité économique accrue qui exercera un effet de débordement sur d'autres industries et d'autres secteurs. Elle encouragera une industrie nationale et exportatrice saine et bien équilibrée, caractérisée par la croissance et les progrès techniques. L'ensemble du Canada s'en trouvera mieux.

Les membres du conseil d'administration de United Grain Growers ont confiance que votre comité jugera à propos d'examiner nos préoccupations et de les recommander comme modifications souhaitables du projet de loi C-155.

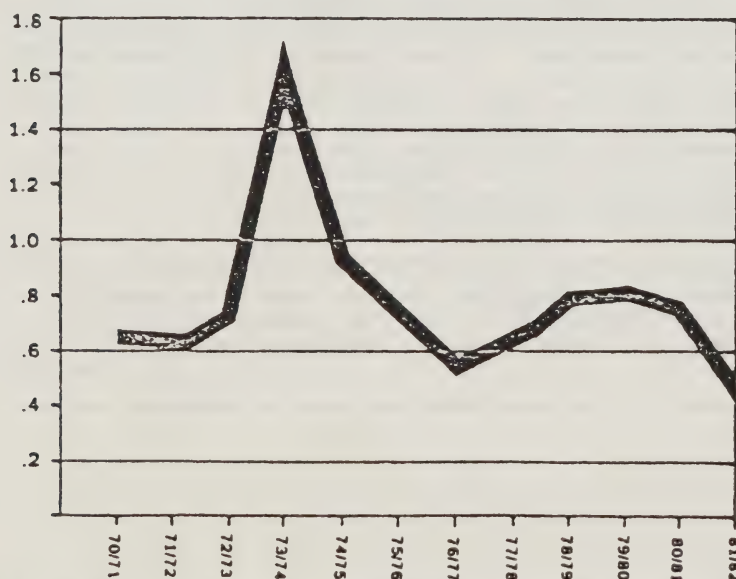
PRIX À L'ENTREPÔT DU BLÉ CWRS N° 1
EN DOLLARS COURANTS ET CONSTANTS

ANNEXE 1



RATIO BLÉ/
11-48-0

NOMBRE DE TONNES D'ENGRAIS 11-48-0
ACHETÉES PAR TONNE DE BLÉ CWRF N° 1*



* Prix à l'entrepôt, Thunder Bay ou Vancouver. Chiffres estimatifs pour 1981-1982

Le commerce bilatéral du porc
favorise le Canada

ANNEXE 2

Les envois de porcs vivants et abattus traversent la frontière Canada-États-Unis dans les deux/^{sens}sans que ni l'un ni l'autre des deux pays n'obtienne un avantage durable de ce commerce.

La balance nette du commerce du porc a changé de côté six fois depuis 1960. Au cours de 7 des 22 dernières années, le commerce a favorisé les États-Unis. Les 15 autres années, le Canada a vendu plus de porc aux acheteurs américains que les producteurs américains n'en ont vendu au Canada.

Durant les 3 dernières années, toutefois, le Canada a pris une grande avance - les envois canadiens de porc vers les États-Unis ont été en moyenne quatre fois plus élevés que les envois des États-Unis vers le Canada. En 1980 et en 1981, l'avantage commercial net du Canada a été de plus de 76,000 tonnes métriques de porc - ce qui constitue un record.

Dans le cas des porcs vivants, les envois des États-Unis vers le Canada ne s'élèvent qu'à quelques centaines d'animaux par année alors que les envois en sens contraire sont importants. Ils sont passés de 16,000 porcs en 1969 à près d'un quart de million en 1980. De 1978 à 1981, l'avantage du Canada s'est établi en moyenne à quelque ^{183,000} / animaux par année (ce qui équivaut, en gros, à 14,000 tonnes métriques de porc abattu).

Le Québec et l'Ontario pourraient bien exporter bientôt des quantités appréciables de porc et de produits du porc vers le Nord-Est des É.-U.

Le grand avantage de la balance commerciale réalisé ces derniers temps en faveur du Canada n'a probablement eu que peu d'effet sur les prix et sur la rentabilité de l'industrie américaine du porc. La quantité des porcs vivants et abattus provenant du Canada n'a constitué qu'environ 3 pour cent du total de la consommation du porc aux É.-U. au cours des trois dernières années.

Pour le Canada, toutefois, la balance favorable est d'une grande importance. L'avantage du Canada (les exportations moins les importations) dans le commerce combiné des porcs vivants et des porcs abattus avec les États-Unis a représenté près de 22 pour cent du total de la production canadienne de 1979 à 1981. Pour l'avenir, les Canadiens regardent du côté du marché américain pour le soutien de l'expansion de leur industrie du porc.

Comment les producteurs canadiens peuvent-ils affronter avec succès la concurrence d'une industrie américaine du porc qui est considérablement plus importante que la leur? Et, point tout aussi important, quelles sont les perspectives d'ensemble d'une plus grande pénétration canadienne du marché américain du porc?

Les réponses à ces questions comportent les taux du change, les relations de prix ainsi que les différences et les similitudes qui marquent les secteurs du porc des deux pays.

Comment s'explique ce caractère concurrentiel?

Les taux du change sont probablement la principale raison qui explique que les producteurs canadiens aient marqué des points sur le marché américain. Depuis 1976, le dollar canadien s'est déprécié d'environ 20 pour cent par rapport au dollar américain.

Cela donne aux producteurs canadiens un grand avantage lorsqu'il s'agit de vendre à des acheteurs américains et cela a encouragé l'écoulement vers le sud de la production excédentaire de porcs vivants du Canada. Cela a aussi fait des Canadiens des rivaux plus coriaces à l'égard du marché lucratif de l'importation du porc au Japon.

Un autre facteur important est constitué par l'absence d'obstacle commercial aux envois qui se font de part et d'autre de la frontière. Cela aide à maintenir le caractère concurrentiel des porcs vivants du Canada sur le marché américain, mais cela rend aussi le Canada vulnérable à l'égard des développements qui peuvent marquer le secteur américain de la viande.

La raison en est que le secteur canadien de la viande est éclipsé par son homologue américain. Depuis 20 ans, l'abattage des bovins des États-Unis s'est établi en moyenne à 40 millions d'animaux par année et celui des porcs à 86 millions. Les abattages canadiens n'ont été en moyenne que de 4.3 millions de bovins et 9.7 millions de porcs par année.

Au début de l'an dernier, le fort surplus de bovins alimentés aux É.-U. a commencé à déborder sur le marché canadien. Durant le premier trimestre de 1981, environ le dixième, croit-on, de tous les animaux abattus avaient été engraisés aux É.-U. Cela, dit-on, a amené beaucoup d'exploitants canadiens de parcs d'engraissement à réduire leur activité et, dans certains cas, à y mettre fin tout à fait.

La balance commerciale du porc entre les É.-U. et le Canada favorise maintenant beaucoup le Canada¹

Milliers de
tonnes métriques

75

Les exportations de porc des É.-U. vers le Canada ont dépassé nos importations en provenance du Canada de 63,500 tonnes en 1977...

50

La balance commerciale du porc favorise les É.-U.

25

0

25

La balance commerciale du porc favorise le Canada

50

... mais au cours de chacune des deux dernières années, l'avantage commercial net du Canada a été de plus de 76,000 tonnes

75

1960

64

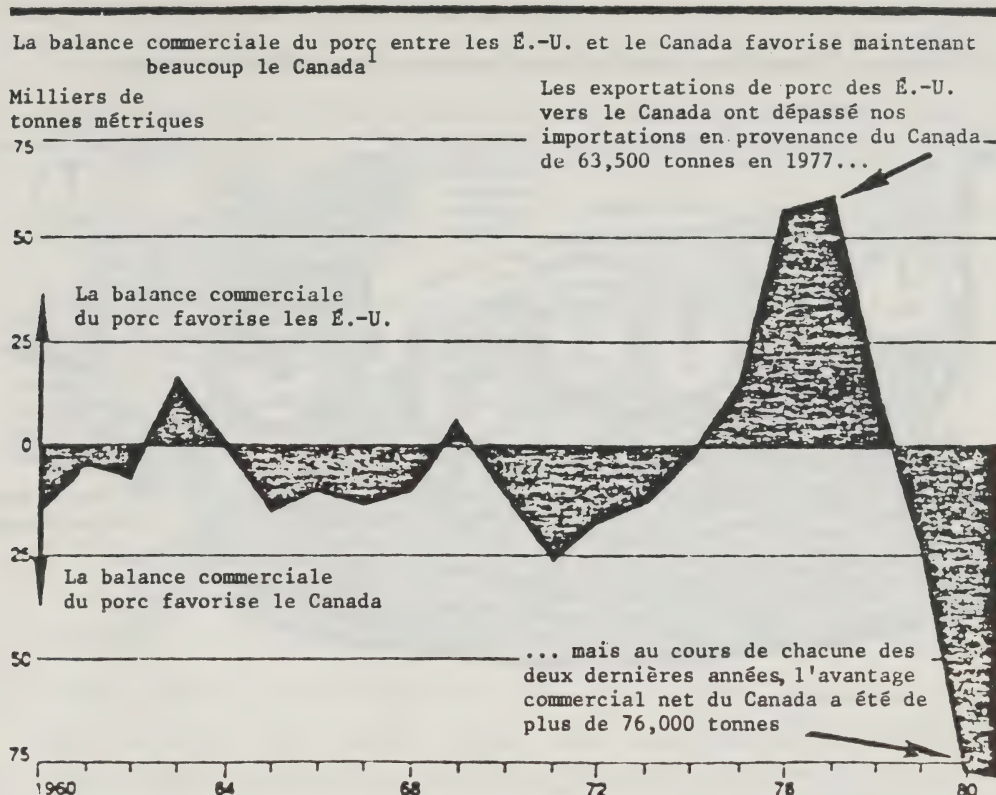
68

72

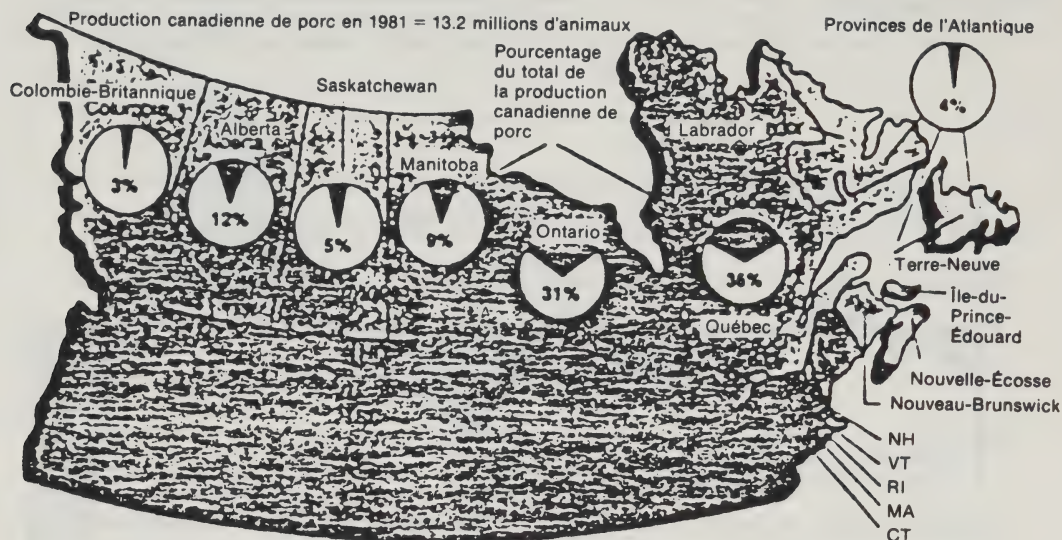
76

80

¹ À l'exclusion du commerce des porcs vivants



Le Québec et l'Ontario produisent les deux tiers des porcs abattus du Canada



La stabilité, facteur clé

Outre la vulnérabilité du Canada à des événements qu'il ne peut pas contrôler facilement - par exemple l'essor de l'élevage aux É.-U. - le pays est également aux prises avec des obstacles internes qui limitent son aptitude à fournir des porcs vivants et abattus au marché des É.-U.

Lors d'une enquête faite auprès des acheteurs de viande des É.-U. pour déterminer la possibilité de vendre du porc de l'Alberta à l'Ouest des É.-U., les réponses ont comporté un thème commun: le Canada devra faire ¹preuve du ferme engagement de maintenir sur le marché une position de fournisseur permanent et consistant.

Il est compréhensible que les acheteurs de viande des É.-U. adoptent cette ligne de conduite car la zone du maïs aux É.-U. fournit depuis de nombreuses

années un service stable et sûr aux zones qui sont déficitaires en porc. Parmi les cinq provinces du Canada qui sont importantes au point de vue de la production du porc, l'Ontario est la seule qui ait constamment fait preuve de la stabilité que nous avons toujours attendue de la zone du maïs des É.-U.

L'Ontario, possédant un approvisionnement sûr de céréales fourragères et une industrie du porc qui est concentrée, bien établie et bien organisée, pourrait produire durant les années 1980 beaucoup plus de porc qu'il n'en faut pour répondre aux besoins de sa population de 8.5 millions de personnes. Durant les années 1970, cette province est devenue à peu près autosuffisante en porc.

Québec, l'autre province importante pour la production du porc dans l'Est du Canada, a doublé sa production de porc entre 1976 et 1980. À compter du début des années 1970 jusqu'au début des années 1980, elle est passée d'un déficit annuel de production de 100 millions de livres à un excédent de 150 à 200 millions de livres pour sa population de 6.4 millions de personnes.

En 1981, le Québec a produit 36 pour cent des 13.2 millions de porcs du Canada. La part de l'Ontario a été de 31 pour cent.

Du fait de l'élan pris par le Québec et de l'aide qui pourrait être fournie par l'Ontario, les deux provinces de l'Est pourraient bien exporter bientôt des quantités appréciables de porcs et de produits du porc vers le nord-est des É.-U. Ensemble, l'État de New York et les six États de la Nouvelle-Angleterre comptent 30 millions de consommateurs et ne produisent que 3 pour cent, environ, de leurs besoins en porc.

Cela fournit aux entreprises de transformation du Québec et de l'Ontario un marché possible d'environ 45 millions de personnes des deux côtés de la frontière et la chance de faire la concurrence directe à la zone du maïs des É.-U. Si les deux provinces peuvent se donner la réputation de constituer des fournisseurs sûrs à des prix concurrentiels, elles pourraient marquer des points importants sur les marchés de New York et de la Nouvelle-Angleterre, tout particulièrement si le dollar canadien demeure faible.

Situation différente dans l'Ouest

Les trois provinces des Prairies, dans l'Ouest du Canada (Alberta, Saskatchewan et Manitoba) se trouvent dans une situation entièrement différente. Elles produisent toutefois de grandes quantités de céréales exportables et un excédent important de porc, de sorte que les Canadiens voient dans ces provinces la possibilité d'une autre base importante de production du bœuf et du porc.

Un important marché potentiel est constitué par l'Ouest des États-Unis, grande zone déficitaire en ce qui concerne la production du porc. L'Idaho ne produit qu'environ le tiers de ses besoins en consommation de porc, Washington 10 pour cent seulement, la Californie seulement 5 pour cent. Bien que la partie occidentale de la zone du maïs des États-Unis ait réussi à alimenter la plus grande partie de ce marché, les provinces de l'Ouest canadien possèdent un léger avantage sur le plan du coût du transport.

Par exemple, si l'on compare les distances entre Edmonton, Alberta (un des centres de la production canadienne de porc) et Omaha, Nebraska (un des centres de la production américaine), Edmonton est plus proche des marchés de Boisé,

Seattle et Portland et aussi proche du marché de San Francisco qu'Omaha.

Malgré ces avantages apparents sur le plan des coûts, les provinces de l'Ouest canadien ont du mal à faire la preuve qu'elles peuvent devenir des fournisseurs stables et sûrs pour le Nord-Ouest des États-Unis. Un des principaux obstacles est constitué par les grandes fluctuations de la production du porc.

La production porcine ne constitue pas le premier choix de la plupart des agriculteurs de l'Ouest canadien. Dans une plus grande mesure que leurs homologues des provinces de l'Est ou de la zone du maïs des États-Unis, ils ^{semblent} désireux de faire porter l'essentiel de leurs efforts sur la production des cultures commerciales chaque fois que les céréales peuvent être vendues à des prix intéressants.

Chaque fois que le marché de l'exportation outre-mer faiblit et que les prix des céréales baissent, le nombre des porcs augmente. La baisse de la demande qui a marqué la période de 1969 à 1971 a eu pour résultat une grande accumulation de céréales sur les fermes de l'Ouest canadien. Les producteurs ont réagi à cette surabondance en faisant absorber par les porcs une partie des céréales excédentaires.

Puis, en 1972 et en 1973, l'excédent de céréales a disparu assez rapidement, grâce surtout aux achats considérables faits par les Soviétiques. Les prix des céréales ont triplé et les agriculteurs des provinces des Prairies ont réduit de 47 pour cent leur parc de porcs.

Les fluctuations du nombre des porcs ont été beaucoup faibles dans l'Est du Canada, où les marchés sont plus considérables, plus proches et moins dispersés, où le système de commercialisation est mieux adapté aux besoins des producteurs de porc et où les producteurs sont plus aptes à considérer l'élevage des porcs comme leur activité principale.

À chaque baisse importante des ventes de l'Ouest, l'Est a joué un plus grand rôle dans la production canadienne totale. Au cours des années 1970, la part de l'Ouest est passée de 46 pour cent à 29 pour cent seulement.

Autres obstacles dans l'Ouest

En partie parce qu'ils ne peuvent pas compter sur un approvisionnement considérable et constant en porcs, les maisons d'abattage et de transformation de l'Ouest canadien hésitent à faire des investissements en nouvel équipement. Les entreprises de transformation fonctionnent souvent à moins de la moitié de leur capacité.

Chaque fois que les producteurs diminuent le nombre des porcs, ils contribuent à la fermeture d'une usine de transformation ou au maintien d'une usine démodée qui, autrement, pourrait être remplacée par une installation plus efficace.

Il manque aussi à l'Ouest canadien l'industrie des services qui appuie la production et la commercialisation du porc dans l'Ontario, le Québec et la zone du maïs des É.-U. L'industrie porcine des provinces des Prairies se trouve privée de services modernes de transport, d'ententes sur le crédit, de méthodes pour l'inspection de la viande, de publicité et d'autres services importants.

Ces faiblesses s'expliquent par les variations de l'offre et le fait que l'industrie est petite et moins concentrée que dans l'Est ou dans la zone du maïs des É.-U. Les producteurs sont dispersés sur une distance de plus de mille milles.

L'argument qu'on a l'habitude d'invoquer au Canada en faveur d'une expansion de l'industrie porcine dans les provinces de l'Ouest, c'est que la région produit un grand excédent de céréales fourragères (orge surtout). On établit un parallèle avec la zone du maïs des É.-U., qui produit un important excédent de céréales en même temps qu'un grand nombre de pores.

Pourtant, si les grands excédents de céréales fourragères constituaient une raison suffisante pour préconiser la production d'un plus grand nombre de pores dans les Prairies du Canada, une justification économique semblable pourrait s'appliquer à la production d'un plus grand nombre de pores au Dakota du Nord, dans la partie nord-centrale du Montana et dans la région palouse des États de Washington, d'Oregon et d'Idaho. Ces trois régions américaines produisent aussi de grands excédents d'orge et les deux dernières sont plus proches des zones déficitaires en porc des É.-U. que ne le sont les provinces des Prairies du Canada.

Si les provinces des Prairies du Canada devaient un jour commencer à réaliser des profits importants sur les marchés de la côte occidentale des É.-U., elles susciteraient presque certainement une concurrence nouvelle de la part des producteurs américains des régions excédentaires en orge.

(Rédigé par Pat Weisgerber, économiste de l'ERS et spécialiste de l'analyse de l'agriculture canadienne pour la Division de l'économie internationale.)

Pourquoi l'expansion excessive?

Le Canada et les États-Unis ont connu un accroissement important du nombre de leurs pores entre 1978 et 1981.

De fortes augmentations de la production des pores dans chacun des deux pays ont aidé à réduire le prix des pores bien au-dessous des niveaux de rentabilité à la fin de 1979, mais l'expansion excessive s'est continuée jusqu'à la fin de 1980. Encore l'an dernier, les abattements n'ont diminué que de 4 pour cent aux États-Unis et de 1 pour cent seulement au Canada.

Les mesures destinées à renverser le cycle et à corriger l'excès de l'offre auraient dû être prises 1 ou 2 ans plus tôt qu'elles ne l'ont été. Pourquoi cette augmentation du nombre des pores s'est-elle poursuivie si longtemps en Amérique du Nord?

La réponse est à trouver, en partie du moins, dans le fait qu'il y a maintenant trop peu d'arrivées et de départs pour rendre possible un changement rapide d'orientation. Dans le passé, la production était plus souple et plus adaptée parce que de nombreux producteurs arrivaient soudain sur le marché du porc lorsque les profits étaient élevés et s'en retiraient rapidement lorsque les profits commençaient à diminuer.

Aujourd'hui, des deux côtés de la frontière, la plupart des porcs proviennent de grandes entreprises très spécialisées d'une valeur d'un quart de million et plus. Les frais généraux de ces unités sont assez stables, que l'entreprise fonctionne à pleine capacité ou qu'elle soit inactive.

Malgré la similitude des tendances qui se dessinent dans les deux pays, les producteurs canadiens ont réagi encore moins vite que les producteurs des États-Unis à la situation de surproduction des quelques dernières années. Il est possible qu'ils aient pu prévoir une baisse de l'approvisionnement d'après certains signes du marché et qu'ils aient conclu qu'il ne fallait pas abandonner la production porcine.

Peut-être aussi se sentent-ils davantage en sécurité à cause des programmes de stabilisation du gouvernement canadien, des régimes d'assurance contre les pertes et d'autres politiques qui aident à soutenir le secteur du porc.

Leur réaction pourrait aussi traduire une certaine nervosité à l'égard de la possibilité de certains programmes de gestion de l'offre qui pourraient les motiver à maintenir des niveaux de production élevés dans la perspective de l'imposition future de contingentements à la production.

TABLEAU 1a

ANNEXE 3

PRIX DU BLÉ ET TARIFS-MARCHANDISES

Année de récolte	Prix du blé des Prairies à la ferme		Tarifs-marchandises au départ de Scott, Saskatchewan		
	Prix effectif	Prix reformulé en dollars de 1971 dollars la tonne	Tarif effectif la tonne	Tarif reformulé en dollars de 1971	Tarif-mar- chandise en pourcentage du prix
1925 - 26	45.24	128.89	5.07	14.44	11.2
1926 - 27	39.40	113.22	5.07	14.57	12.9
1927 - 28	36.01	104.08	5.07	14.65	14.1
1928 - 29	28.61	83.65	5.07	14.82	17.7
1929 - 30	37.84	115.72	5.07	15.50	13.4
1930 - 31	17.32	59.11	5.07	17.30	29.3
1931 - 32	13.72	51.77	5.07	19.13	37.0
1932 - 33	12.54	49.96	5.07	20.20	40.4
1933 - 34	17.21	68.84	5.07	20.28	29.5
1934 - 35	22.51	88.27	5.07	19.88	22.5
1935 - 36	22.22	86.12	5.07	19.65	22.8
1936 - 37	33.76	126.44	5.07	18.99	15.0
1937 - 38	37.73	138.71	5.07	18.64	13.4
1938 - 39	21.48	80.45	5.07	18.99	23.6
1939 - 40	19.65	71.72	5.07	18.50	25.8
1940 - 41	20.82	73.15	5.07	17.73	24.2
1941 - 42	21.67	67.30	5.07	15.75	23.4
1942 - 43	28.05	79.69	5.07	14.40	18.1
1943 - 44	41.54	111.07	5.07	13.56	12.2
1944 - 45	45.79	117.11	5.07	12.97	11.1
1945 - 46	60.19	150.10	5.07	12.64	8.4
1946 - 47	59.44	139.53	5.07	11.90	8.5
1947 - 48	59.79	123.28	5.07	10.45	8.5
1948 - 49	50.81	114.14	5.07	9.68	8.5
1949 - 50	58.82	109.74	5.07	9.46	8.6
1950 - 51	55.98	96.19	5.07	8.71	9.1
1951 - 52	56.08	89.87	5.07	8.12	9.0
1952 - 53	57.99	92.19	5.07	8.06	8.7
1953 - 54	48.66	77.61	5.07	8.09	10.4
1954 - 55	45.32	72.86	5.07	8.15	11.2
1955 - 56	50.23	79.23	5.07	8.00	10.1
1956 - 57	45.51	68.95	5.07	7.68	11.1
1957 - 58	46.99	69.41	5.07	7.49	10.8
1958 - 59	48.65	70.00	5.07	7.29	10.4
1959 - 60	48.13	67.13	5.07	7.07	10.5
1960 - 61	57.81	78.55	5.07	6.89	8.8
1961 - 62	63.97	84.17	5.07	6.67	7.9
1962 - 63	61.15	76.15	5.07	6.31	8.3
1963 - 64	64.02	78.75	5.07	6.24	7.9
1964 - 65	58.49	70.98	5.07	6.15	8.7
1965 - 66	61.70	71.58	5.07	5.88	8.2
1966 - 67	64.72	72.72	5.07	5.70	7.8
1967 - 68	59.55	65.51	5.07	5.58	8.5
1968 - 69	48.85	51.80	5.07	5.38	10.4
1969 - 70	46.27	48.15	5.07	5.28	11.0
1970 - 71	52.32	53.44	5.07	5.18	9.7
1971 - 72	48.38	47.90	5.07	4.92	10.3
1972 - 73	68.64	60.37	5.07	4.46	7.4
1973 - 74	164.61	121.48	5.07	3.74	3.1
1974 - 75	154.69	100.91	5.07	3.31	3.3
1975 - 76	133.01	77.78	5.07	2.96	3.8
1976 - 77	105.45	60.02	5.07	2.89	4.8
1977 - 78	103.29	54.51	5.07	2.68	4.9
1978 - 79	139.35	62.71	5.07	2.28	3.6
1979 - 80	177.87	71.61	5.07	2.04	2.9
1980 - 81	205.24	72.99	5.07	1.80	2.5
1981 - 82	182.74	59.04	5.07	1.64	2.8

TABLEAU 1c

ANNEXE 3

PRIX DE L'ORGE ET TARIFS-MARCHANDISES

Année de récolte	Prix effectif	Prix de l'orge des Prairies à la ferme		Tarifs-marchandises au départ de Scott, Saskatchewan		
		Prix reformulé en dollars de 1971	Tarif effectif	Tarif reformulé en dollars de 1971	Tarif-mar- chandise en pourcentage du prix	
		dollars la	tonne			
1925 - 26	21.26	61.71	5.07	14.44		23.4
1926 - 27	21.65	62.21	5.07	14.57		23.4
1927 - 28	28.47	82.28	5.07	14.65		17.8
1928 - 29	23.27	68.04	5.07	14.82		21.8
1929 - 30	23.98	73.33	5.07	15.50		21.1
1930 - 31	6.72	22.94	5.07	17.30		75.4
1931 - 32	9.64	36.38	5.07	19.13		92.6
1932 - 33	8.44	33.63	5.07	20.20		60.1
1933 - 34	11.27	45.08	5.07	20.28		45.0
1934 - 35	20.53	80.51	5.07	19.88		24.7
1935 - 36	11.07	42.91	5.07	19.65		45.8
1936 - 37	30.16	112.96	5.07	18.99		16.8
1937 - 38	21.22	78.01	5.07	18.64		23.9
1938 - 39	10.30	38.58	5.07	18.99		49.2
1939 - 40	13.63	49.74	5.07	18.50		37.2
1940 - 41	12.55	43.88	5.07	17.73		40.4
1941 - 42	18.23	56.61	5.07	15.75		27.8
1942 - 43	20.49	58.21	5.07	14.40		24.7
1943 - 44	30.00	80.21	5.07	13.56		16.9
1944 - 45	34.58	88.44	5.07	12.97		14.7
1945 - 46	30.23	75.39	5.07	12.64		16.8
1946 - 47	35.18	82.58	5.07	11.90		14.4
1947 - 48	50.43	103.98	5.07	10.45		10.1
1948 - 49	48.71	83.42	5.07	9.68		11.6
1949 - 50	60.21	112.33	5.07	9.46		8.4
1950 - 51	51.17	87.92	5.07	8.71		9.9
1951 - 52	50.15	80.37	5.07	8.12		10.1
1952 - 53	48.09	76.45	5.07	8.06		10.6
1953 - 54	39.01	62.22	5.07	8.09		16.0
1954 - 55	40.42	64.98	5.07	8.15		12.5
1955 - 56	39.91	62.95	5.07	8.00		12.7
1956 - 57	35.84	54.30	5.07	7.68		14.1
1957 - 58	34.85	51.48	5.07	7.49		14.9
1958 - 59	34.97	50.32	5.07	7.29		14.9
1959 - 60	33.89	47.27	5.07	7.07		15.0
1960 - 61	36.58	49.70	5.07	6.89		13.9
1961 - 62	48.56	63.89	5.07	6.67		10.4
1962 - 63	43.02	53.57	5.07	6.31		11.8
1963 - 64	43.19	53.12	5.07	6.24		11.7
1964 - 65	45.74	55.51	5.07	6.15		11.1
1965 - 66	47.29	54.86	5.07	5.88		10.7
1966 - 67	47.93	53.85	5.07	5.70		10.6
1967 - 68	39.03	42.94	5.07	5.58		13.0
1968 - 69	38.71	38.93	5.07	5.38		13.8
1969 - 70	29.99	30.79	5.07	5.28		17.1
1970 - 71	38.70	34.42	5.07	5.18		15.0
1971 - 72	30.80	29.87	5.07	4.92		16.5
1972 - 73	57.87	50.46	5.07	4.46		8.8
1973 - 74	115.25	85.06	5.07	3.74		4.4
1974 - 75	100.79	65.75	5.07	3.31		5.8
1975 - 76	106.19	62.10	5.07	2.96		4.8
1976 - 77	88.08	50.13	5.07	2.89		5.8
1977 - 78	79.89	39.94	5.07	2.68		6.7
1978 - 79	80.01	36.01	5.07	2.28		6.
1979 - 80	107.03	40.09	5.07	2.04		4.7
1980 - 81	140.86	50.09	5.07	1.80		3.6
1981 - 82	125.38	40.51	5.07	1.64		4.0

TABLEAU 1f

ANNEXE 3

PRIX DE COLZA ET TARIFS-MARCHANDISES

		Prix du colza des Prairies à la ferme	Tarifs-marchandises au départ de Scott, Saskatchewan			
Année de récolte		Prix effectif	Prix reformulé en dollars de 1971 dollars la tonne	Tarif effectif	Tarif reformulé en dollars de 1971	Tarif-mar- chandise en pourcentage du prix
1957 - 58		69.86	103.19	5.40	7.98	7.7
1958 - 59		55.41	79.73	5.40	7.77	9.7
1959 - 60		88.23	123.05	5.40	7.53	6.1
1960 - 61		71.83	97.60	5.40	7.34	7.5
1961 - 62		79.29	104.33	5.40	7.11	6.8
1962 - 63		90.08	112.18	5.40	6.72	6.0
1963 - 64		110.98	136.51	5.40	6.64	4.9
1964 - 65		120.99	146.83	5.40	6.55	4.5
1965 - 66		106.05	123.03	5.40	6.26	5.1
1966 - 67		108.97	122.44	5.40	6.07	5.0
1967 - 68		84.80	93.29	5.40	5.94	6.4
1968 - 69		80.62	85.49	5.40	5.73	6.7
1969 - 70		100.98	105.08	5.40	5.62	5.3
1970 - 71		102.70	104.90	5.40	5.52	5.3
1971 - 72		95.39	92.52	5.40	5.24	5.7
1972 - 73		139.34	122.55	5.40	4.75	3.9
1973 - 74		252.01	185.99	5.40	3.99	2.1
1974 - 75		311.54	203.22	5.40	3.52	1.7
1975 - 76		224.29	131.16	5.40	3.16	2.4
1976 - 77		267.52	152.26	5.40	3.07	2.0
1977 - 78		282.72	149.19	5.40	2.85	1.9
1978 - 79		280.44	126.21	5.40	2.43	1.9
1979 - 80		270.89	109.05	5.40	2.17	2.0
1980 - 81		281.29	100.03	5.40	1.92	1.9
1981 - 82		286.00	92.41	5.40	1.74	1.9

APPENDICE «TRPT-89»

UNITED GRAIN GROWERS LIMITED

le 30 juillet 1982

À: tous les membres du
Conseil d'administration

Messieurs:

Le Conseil d'administration de United Grain Growers voudrait obtenir vos conseils au sujet du rapport Gilson touchant le tarif du transport du grain. Nous nous rendons compte que la plupart d'entre vous n'avez pas lu le rapport; nous décrivons brièvement les recommandations du Dr Gilson.

Les recommandations proposent au gouvernement fédéral de verser une subvention annuelle pour combler l'insuffisance des recettes des chemins de fer. Selon le rapport, ce versement annuel de 565,7 millions de dollars, commencerait en 1982-83 et serait versé directement aux chemins de fer. Ceci veut dire que, durant la première année, la part du coût du transport du grain n'augmenterait pas pour les exploitants agricoles.

A partir de 1983-84, et étant donné un taux d'inflation de 8 pour cent et de 6 pour cent après 1985-86, les exploitants agricoles commenceraient à acquitter une partie de la hausse du coût encouru par les chemins de fer. La part augmentée des exploitants agricoles s'élèverait de 21,4 millions de dollars en 1983-84 à 351,4 millions de dollars en 1991-92.

Comme vous le savez, les exploitants agricoles ont à payer 148,6 millions de dollars en vertu du tarif du Nid-de-Corbeau; le nouveau taux donnerait donc lieu à une augmentation moyenne de 2 x Nid-de-Corbeau pendant ces dix années et de 3,3 x Nid-de-Corbeau en 1992.

La part du gouvernement augmenterait aussi de 565,7 millions de dollars en 1982-83 à 790,3 millions de dollars en 1991-92, mais on modifierait la méthode de verser ce montant graduellement à partir du versement total directement aux chemins de fer en 1982-83 jusqu'à un versement partiel directement aux exploitants agricoles. En 1991-92, les exploitants agricoles recevraient un versement direct de 81 pour cent et les chemins de fer un versement de 19 pour cent (si leur rendement est considéré comme étant satisfaisant).

Le Conseil d'administration de votre Société appuie le versement effectué directement aux exploitants agricoles. Mais il s'agit là de votre propre argent et nous tenons à être certains que nous exprimons la volonté de la majorité des membres de l'UGG que vous, à titre de membre local du Conseil d'administration, représentez. Un grand nombre d'associations agricoles appuient nos opinions mais nous voulons souligner qu'elles ne sont pas toutes d'accord avec nous. Les trois pools, par exemple, ne veulent pas de versement direct de la «subvention du Nid-de-Corbeau» aux exploitants agricoles.

Préférez-vous recevoir une partie de la subvention du Nid-de-Corbeau directement ou préférez-vous l'obtenir avant la campagne agricole, soit le 1er août, par exemple, ou voudriez-vous que la subvention soit versée directement et dans son entier aux chemins de fer? C'est là la question clé à laquelle nous voudrions que vous répondiez dans le questionnaire ci-joint.

Pour votre information, je dois mentionner qu'il est probablement à l'avantage de l'UGG, en tant que compagnie de grain, de maintenir le système actuel de versement, soit un versement direct aux chemins de fer pour chaque tonne de grain expédiée pour fin d'exportation. Après tout, notre objectif principal, en tant que compagnie de grain, est de transporter le grain vers les points d'exportation. Mais l'UGG est plus qu'une compagnie de grain; c'est une compagnie d'exploitants agricoles et, pour cette raison, nous devons examiner la situation dans une perspective plus large.

Si les exploitants agricoles veulent décider le système qu'ils veulent avoir, ils peuvent choisir de recevoir le versement directement. Vous pourrez alors continuer d'expédier le grain vers les élévateurs, ou ils peuvent conserver la subvention du Nid-de-Corbeau et transporter le grain en camion vers l'usine de broyage ou le moulin de provende, ou conserver la subvention du Nid-de-Corbeau et utiliser le grain vous-même pour la provende de votre exploitation ou le transporter en camion au parc d'engraissement. Ou bien, encore, conserver la subvention du Nid-de-Corbeau et cultiver de la luzerne. L'UGG et toutes les autres entreprises, bien entendu, devront adapter leurs services aux besoins des exploitants agricoles selon les décisions que les exploitants agricoles prennent dans leur propre intérêt économique.

Comme vous le savez, sans doute, certaines organisations agricoles, s'opposent au concept du versement fait directement aux producteurs de grain. Elles soutiennent que cela serait considéré comme une subvention agricole et que les contribuables canadiens pourraient s'y opposer dans l'avenir. Le Conseil d'administration de United Grain Growers estiment qu'il s'agit d'une subvention, quelle que soit la méthode de paiement et que cette subvention doit continuer d'être protégée comme elle l'est en vertu du statut.

Veuillez répondre aux questions selon votre réaction à titre d'exploitant agricole et non pas en tant que membre local du conseil d'administration chargé d'évaluer les politiques qui touchent la United Grain Growers en tant que société. Veuillez renvoyer le questionnaire ci-joint d'ici au 15 août.

Merci.

Votre tout dévoué,

le président,
(au nom du Conseil d'administration
de United Grain Growers)

Pas d'embargo

1979
UNITED
GRAIN
GROWERS

COMMUNIQUE DE NOUVELLES

Les exploitants agricoles ne s'entendent
pas au sujet de la hausse du tarif du
Nid-de-Corbeau - Enquête de UGG

WINNIPEG, le 5 février--Même avec la «garantie d'un service ferroviaire amélioré», 45 pour cent des exploitants agricoles des Prairies s'opposent à une majoration du tarif du transport du grain au-delà du tarif du Nid-de-Corbeau, selon une enquête effectuée par la United Grain Growers (UGG).

Dans une déclaration publiée lundi, l'UGG a déclaré que 19 pour cent des exploitants étaient en faveur de doubler les taux actuels, 5 pour cent en faveur de les tripler, 10 pour cent en faveur de les quadrupler et 7 pour cent voulaient une hausse «plus grande». Quatorze pour cent des personnes qui ont signé le document ont refusé de faire des commentaires.

Le taux moyen du transport du grain s'élève à 20 cents le quintal. On estime en général que le taux de 80 cents le quintal serait une rémunération suffisante pour compenser les pertes subies par les chemins de fer dans le transport du grain des Prairies vers les ports d'exportation selon les taux prévus dans le tarif.

L'UGG déclare que les exploitants agricoles qui s'opposent à une hausse des taux ont exprimé le doute qu'on puisse garantir l'amélioration du service. Ceux qui se sont prononcé en faveur de la hausse ont souligné souvent l'avantage d'effectuer le versement directement aux chemins de fer au lieu de «déguiser» les versements sous la forme de versements compensatoires, de subventions pour l'amélioration des voies ferrées ou d'achats de wagons-tombereaux.

L'autre question posée dans le questionnaire de l'UGG, mis à la poste le 19 janvier, demandait aux exploitants agricoles s'ils approuvaient le concept de l'achat, par la Commission canadienne du blé, de wagons-tombereaux. Des 645 exploitants agricoles qui ont répondu à cette question, 69 pour cent s'opposaient à cette idée, 28 pour cent étaient en faveur et 3 pour cent n'ont pas fait de commentaire.

C'est en Saskatchewan qu'on s'est le plus opposé à la hausse des taux de transport (soit 48 pour cent). Vient ensuite l'Alberta (47 pour cent) et le Manitoba (39 pour cent). C'est aussi en Saskatchewan (73 pour cent) qu'on s'est le plus opposé à l'achat, par la Commission du grain, de wagons-tombereaux. Vient ensuite le Manitoba (66 pour cent) et l'Alberta (65 pour cent).

Nous vous fournirons plus tard durant le mois des précisions sur les commentaires que les exploitants agricoles nous ont remis. On a expédié l'enquête comportant ces deux questions à quelque 3 500 administrateurs locaux des United Grain Growers.

En parlant de ces constatations, le président d'UGG, Mac Runciman, a déclaré: «C'est la première fois que moins de la moitié des exploitants agricoles participant à une enquête aussi poussée s'opposent à une hausse du taux du transport du grain. Si on leur avait posé la même question il y a cinq ans, j'imagine que plus de 90 pour cent des exploitants agricoles se seraient opposés à une augmentation. On voit donc l'importance que les exploitants agricoles accordent à la question des transports».

Il a souligné que les membres du conseil d'administration de United Grain Growers avaient critiqué plus tôt la façon secrète dont la Commission du blé avait décidé de faire les appels d'offre en vue de l'achat de wagons-tombereaux.

«Depuis, la Commission canadienne du blé nous a déclaré qu'elle ne pouvait pas discuter cette question ouvertement parce que la publicité toucherait la disponibilité et le prix des wagons-tombereaux. L'UGG ne met pas en doute le besoin d'un plus grand nombre de wagons-tombereaux mais nous soulignons que l'achat de wagons-tombereaux donne lieu, de fait, à une augmentation des taux du Nid-de-Corbeau.»

* * *

Contact: John Clark, United Grain Growers

Téléphone: 994-5567

Pas d'embargo

COMMUNIQUÉ DE NOUVELLES

UNITED
GRAIN
GROWERS

L'UGG PROPOSE DE FAIRE L'ESSAIE DE LA FORMULE
GILSON PENDANT 4 ANS

WINNIPEG, le 1er octobre--Le président de la United Grain Growers (UGG) a proposé une solution de compromis dans le débat qui existe parmi les organisations agricoles des Prairies au sujet de la question de savoir si les exploitants agricoles ou les chemins de fer devraient recevoir le versement direct de la «subvention du Nid-de-Corbeau» de 644 millions de dollars.

Lors d'une déclaration faite à la suite d'une réunion du Conseil d'administration de l'UGG, Lorne Hehn a proposé: que le gouvernement fédéral adopte les recommandations du rapport Gilson selon lesquelles on ferait un versement direct aux chemins de fer en 1982/83 et l'on introduirait graduellement des versements aux exploitants agricoles à moitié moitié en 1985/86.»

Il a déclaré: «C'est alors, comme Gilson le propose, que les exploitants agricoles et le gouvernement fédéral pourront évaluer les effets de la méthode de versement.

«Si la formule Gilson fonctionne en 1985-86 et que le système de transport ferroviaire et de manutention du grain est amélioré et que les industries du bétail et de la transformation se portent bien, on pourra alors adopter la formule Gilson pour le versement de 81 pour cent aux exploitants agricoles et le versement de 19 pour cent aux chemins de fer en 1991-92».

Le président de la coopérative de grain des Prairies forte de 93 000 membres ajoutait: «Si l'on constate des problèmes, on pourra alors pratiquer les rajustements voulus».

«Après tout, le ciel ne s'effondra pas parce que les exploitants agricoles recevront un versement direct entre le 1er août 1983 et le 1er août 1986. Les versements ne sont pas tellement si grands. Ce qui est important, c'est de pouvoir, dès 1986, évaluer l'incidence des versements directs.»

Hehn déclarait: L'utilisation la meilleure de la «subvention du Nid-de-Corbeau» est celle qui optimise les deux meilleures ressources des Prairies: notre terre et la gestion agricole qui la cultive. C'est ce qui doit prendre la priorité.

«Les exploitants agricoles qui reçoivent les versements directement décideront, selon leurs intérêts les meilleurs, de la configuration du système

des chemins de fer et des élévateurs et de la mise en valeur du bétail et de l'industrie du bétail des Prairies.»

Le président de l'UGG a souligné qu'il n'y a «ni de bien ni de mauvais» dans cette question de savoir qui sera payé. Il y a des raisons pour défendre le concept du versement aux chemins de fer et de défendre le concept du versement aux exploitants agricoles; ni l'une ni l'autre des méthodes n'est parfaite.

«Ce qui est important, c'est de nous donner pendant quatre ans l'occasion d'essayer la formule Gilson et d'en évaluer les résultats. On fera les changements quand le besoin s'en présentera.»

Il a signalé les constatations d'une enquête spéciale que le conseil d'administration de l'UGG a tenue sur le plan local dans toutes les Prairies. Il demandait aux exploitants agricoles s'ils préféreraient que la «subvention du Nid-de-Corbeau» soit versée directement aux chemins de fer ou aux exploitants agricoles comme le proposait la formule Gilson. Cette enquête, déclarait-il, indique que les exploitants agricoles ne savent pas à qui on devrait fournir le versement de la «subvention du Nid-de-Corbeau.»

Des 1 088 personnes qui ont répondu au questionnaire, selon Hehn, 11 pour cent ont déclaré qu'ils ne pouvaient prendre de décision à ce sujet. «Il existe une grande proportion d'exploitants agricoles qui ne peuvent pas se décider par rapport aux résultats d'enquêtes que nous avons tenues en d'autres occasions parmi les conseils d'administration locaux.»

Hehn a déclaré que l'objet de l'enquête était d'établir pourquoi certains exploitants agricoles s'opposent aux versements directs à l'intention des exploitants agricoles et comment les exploitants agricoles mettraient leur grain en marché s'ils recevaient directement une partie de la «subvention du Nid-de-Corbeau».

Il a déclaré que les administrateurs locaux qui s'opposent au versement fait aux exploitants agricoles donnent comme raisons le coût et le danger d'intervention des bureaucrates et le risque que les hommes politiques puissent supprimer dans l'avenir la «subvention du Nid-de-Corbeau».

«Certains de ceux qui s'opposent au versement à l'intention des exploitants agricoles ont soutenu qu'il était impossible de traiter tous les exploitants agricoles de façon équitable et d'autres se demandaient si le concept de versements effectués directement aux exploitants agricoles n'allait pas à l'encontre de l'objectif de l'entente de la Passe du Nid-de-Corbeau».

Selon le président de l'UGG, les exploitants agricoles qui préféreraient recevoir le versement directement seraient disposés à agrandir le cadre de leur élevage de bétail et à transporter leur grain en camion sur des distances plus longues vers les moulins de grain de provende, les parcs

d'engraissement et les usines de broyage. «Bien des répondants ont cependant déclaré qu'ils continueraient d'agir de la façon habituelle».

Parmi les membres des conseils d'administration locaux de l'UGG qui ont répondu à l'enquête, 60,5 pour cent ont dit préférer un versement direct aux exploitants agricoles et 28,5 pour cent voulaient que le versement soit donné seulement aux chemins de fer.

M. Hehn déclara: «Selon l'évaluation des réponses, le conseil d'administration de l'UGG estime qu'il serait avantageux de faire l'essai de la formule Gilson jusqu'en 1985/86 pour en faire alors l'évaluation.

«On peut inclure dans la loi les mesures de protection qui préoccupent les exploitants agricoles, comme la protection contre l'ingérence bureaucratique et la manipulation des subventions par les hommes politiques».

Le président de l'UGG déclara: «Les organisations agricoles devraient vraiment lutter en faveur de l'élimination du plafonnement de 30,4 millions de tonnes qui est imposé aux exportations du grain selon les taux du Nid-de-Corbeau. Ce plafonnement peut faire beaucoup plus de tort aux exploitants agricoles que la méthode de versement parce qu'il empêchera la Commission du blé et les producteurs de grain d'augmenter, dans les années à venir, le volume d'exportation au-delà des niveaux actuels.

(Note aux rédacteurs: Ci-joints une copie du questionnaire envoyé aux conseils d'administration locaux de l'UGG et un tableau des réponses).

* * *

Pour des renseignements supplémentaires, veuillez communiquer avec:

John Clark
United Grain Growers
Winnipeg, Manitoba
Téléphone: (204) 944-5567

1 Nom _____ Succursale N° _____ Adresse _____

QUESTIONNAIRE SPECIAL SUR LA "SUBVENTION DU NID-DE-CORBEAU"

Veillez répondre aux questions suivantes;

- (1) Préférez-vous recevoir la subvention du Nid-de-Corbeau
comme le D^r Clay Gilson le propose, une partie étant
directement versée à l'exploitant agricole et l'autre partie
aux chemins de fer? (cochez la case de votre choix)

Oui Non Pas décidé

- (2a) Si votre réponse " (1) est "oui", approuvez-vous l'idée
de verser 81 pour cent aux exploitants agricoles et
19 pour cent aux chemins de fer en 1991?

Oui Non Pas décidé

- (2b) Si votre réponse à (1) est "oui", préféreriez-vous
recevoir un versement direct par chèque avant l'expédition de
votre récolte, soit le 1er août, ou préféreriez-vous que
cette somme soit déposée directement dans un compte
personnel de crédit pour le transport des marchandises
ouvert, disons le 1er août, et que tout solde vous soit
remis à la fin de l'année. Veuillez indiquer votre choix.

Versé directement par chèque Compte de crédit
de transport

- (3) Si votre réponse à (1) est "non", dites pourquoi:

(veuillez continuer au verso si vous avez besoin de plus
d'espace)

- 1 (4) Si votre réponse à (1) est "oui", seriez-vous disposé à mettre votre grain en marché (broyagem bétail, moulin de grain de provende, voisin) d'une façon différente de celle que vous pratiquez à l'heure actuelle? Comment?
-
-

(veuillez continuer au verso si vous avez
besoin de plus d'espace)

Il est très important que tous les membres des conseils d'administration locaux répondent au questionnaire aussi tôt que possible. C'est là l'une des façons dont nous pouvons connaître vos désirs.

Merçi

le président,

Lorne Hehn

1

REPONSES AU QUESTIONNAIRE DE L'UGG

Nombre de ques- tionnaires envoyés	En faveur du versement aux exploi- tants agri- coles	En faveur du verse- ment aux chemins de fer	Pas décidé	%

SASKATCHEWAN

ALBERTA

MANITOBA

TOTAL POUR

LES PRAIRIES

*

* La ventilation par province ne comprend pas 17 questionnaires non signés et sans adresse. Le total pour les Prairies comprend ces 17 questionnaires.

APPENDICE "TRPT-90"

MÉMOIRE AU
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
DE LA CHAMBRE DES COMMUNES
RELATIVEMENT AU PROJET DE LOI C-155,
LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST.

CANOLA CRUSHERS OF WESTERN CANADA

Alberta Food Products
Canbra Foods Ltd.
CSP Foods Ltd.
NARP Processors Ltd.
United Oilseed Products Ltd.

Août 1983

RÉSUMÉ

Le mémoire de la Canola Crushers of Western Canada traite des différents aspects du projet de loi C-155 et d'autres dispositions connexes modifiées en conséquence, particulièrement quant à leurs répercussions sur les transformateurs de grain. Le fait que les questions touchant les transformateurs n'ont pas autant d'éclat que celles qui affectent d'abord les producteurs ne doit pas laisser supposer que ces questions sont sans importance.

La politique canadienne dans le domaine des transports ne touche pas seulement l'économie, mais aussi, ce qui est plus important, la question des disparités régionales. Le but ultime des politiques de transport a toujours été de maximiser et de rendre égales pour tous les Canadiens de toutes les régions du pays les occasions et les profits que l'on peut en tirer.

Les broyeurs de l'Ouest sont heureux que le projet de loi C-155 touche à l'huile et à la farine de canola et les traite sur un pied d'égalité avec le canola en ce qui a trait aux taux de transport et à la fourniture d'équipement à la division de l'Ouest.

A CONSERVATION DES TAUX DE COMPENSATION MINIMUMS POUR L'EST

La question la plus cruciale pour les broyeurs de l'Ouest est le projet d'élimination des taux de compensation

minimums pour l'Est qui s'appliquent à l'huile et à la farine de canola et à leurs substituts, les taux étant fixés unilatéralement par les chemins de fer. Voilà une conséquence du projet de loi C-155. C'est pourquoi votre Comité doit étudier cette conséquence néfaste du projet de loi C-155. Ce Comité est le seul tribunal devant lequel nous pouvons discuter de cette question et demander que l'on change cette décision.

Il fallait que le Gouvernement intervienne pour combler les lacunes régionales et donner une chance égale à toutes les régions. Les taux compensatoir^es minimums constituaient une mesure symbolique et tangible prise par le Gouvernement fédéral afin d'assurer la viabilité de l'industrie de transformation ^{la} du canola dans l'Ouest. Le but de cette mesure était d'encourager le développement industriel dans une région qui en est presque complètement dépourvue en aidant, autant que possible, les broyeurs de l'Ouest à avoir accès aux marchés de l'Est canadien et de l'extérieur.

Les taux compensatoires minimums pour l'Est ont permis aux broyeurs de l'Ouest d'occuper une partie du marché de l'Est canadien en plus d'une certaine partie des marchés d'exportation en passant par les ports de l'Est canadien. Les broyeurs de l'Ouest ont expédié 55 p. 100 de leurs produits grâce aux taux compensatoires minimums s'appliquant à la région située à l'est de Thunder Bay en 1982.

Il ne fait aucun doute que les broyeurs de l'Est canadien ont occupé une part de plus en plus grande du marché de l'Est canadien à l'aide du canola produit dans l'Ouest au moment où les broyeurs de l'Ouest profitaient des taux compensatoires minimums. Les broyeurs de l'Ouest se trouvent déjà dans une position concurrentielle désavantageuse. Tout ce qui pourrait détériorer la position des broyeurs de l'Ouest ne fera que nuire à cette position.

Les broyeurs de l'Ouest s'objectent à l'imposition des taux commerciaux à l'est de Thunder Bay pour les raisons suivantes:

- (1) Nos taux de transport augmenteront. Une disparité plus grande existera entre les coûts de transport des grains et des produits vers les marchés et les ports de l'Est canadien.
- (2) En l'absence de taux compensatoires minimums, un plus grand nombre d'installations de broyage seront mises sur pied dans l'Est du Canada. Même lorsque ces taux existaient, d'importantes installations de broyage ont été établies dans l'Est canadien. Si on impose les taux commerciaux sur les produits du canola depuis Thunder Bay jusqu'aux marchés de l'Est canadien, on

établira une barrière tarifaire empêchant les broyeurs de l'Ouest d'avoir accès aux grands marchés de l'Est.

- (3) Les chemins de fer peuvent, et c'est ce qu'ils feront, arracher des broyeurs de l'Ouest les avantages de la parité jusqu'à Thunder Bay en imposant les taux commerciaux à l'est de Thunder Bay. La parité dans la division de l'Ouest ne doit pas être annulée en permettant l'établissement de taux commerciaux à l'est de Thunder Bay.
- (4) Les taux commerciaux à l'est de Thunder Bay permettent aux chemins de fer de déterminer à quels marchés de l'Est les broyeurs de l'Ouest peuvent avoir accès. Les broyeurs n'acceptent pas le principe que les chemins de fer aient ce pouvoir de décision à l'égard d'une industrie de l'Ouest canadien.
- (5) Des distortions existent partout dans le réseau de transport canadien. Les broyeurs de l'Est ont accès à un réseau de voies maritimes subventionné. Il n'y a aucune justification au fait de soumettre les broyeurs de l'Ouest à des taux fixés unilatéralement pour la totalité des coûts du transport par rail, sans subvention, à l'est de Thunder Bay, et même plus.
- (6) Le Canadien Pacifique Limitée possède une grande partie de l'usine de broyage de canola de l'Est du Canada

qui est en concurrence avec les broyeurs de l'Ouest. Il est injuste et non raisonnable qu'un tel concurrent puisse fixer nos taux et déterminer sur quels marchés nous pouvons lui faire concurrence.

Si on nous empêche d'avoir accès aux marchés de l'Est du Canada et aux ports de cette région en permettant l'établissement de taux commerciaux à l'est de Thunder Bay, il ne nous restera que trois choix:

- (1) Certaines usines pourraient fermer.
- (2) Nous pourrions produire des quantités qui, encore plus que maintenant, feraient fi des notions d'efficacité et d'économie.
- (3) Nous pourrions chercher à vendre plus de produits sur les marchés extérieurs.

Les deux premiers choix sont inacceptables. Le troisième n'est pas réaliste sur le plan économique pour les raisons suivantes:

- (1) Une industrie doit avoir un marché de base domestique stable afin de prendre de l'expansion sur les marchés d'exportation où la concurrence est forte.
- (2) Les marchés d'exportation sont généralement plus volatiles, les risques y sont plus élevés et les profits plus bas comparativement aux marchés domestiques.

- (3) Les marchés étrangers entraînent avec eux les risques des fluctuations des changes étrangers et du crédit.
- (4) Les barrières tarifaires et non tarifaires constituent des entraves à l'accès aux marchés étrangers.
- (5) La disparition des taux compensatoires minimums gênera notre accès aux marchés d'exportation que nous desservons actuellement grâce aux ports de l'Est canadien.
- (6) L'industrie avait prévu que la parité imposée par le projet de loi C-155 aiderait à augmenter le volume de sa production au point où ceux-ci feraient faire des économies en assurant un meilleur accès aux marchés d'exportation. On prévoyait qu'il s'agissait d'un volume additionnel. Si les marchés situés à l'est de Thunder Bay et les marchés d'exportation que nous atteignons par les ports de l'Est nous échappent, toutes nouvelles ventes sur le marché de l'exportation ne feront au mieux que remplacer le volume perdu et nous fonctionnerons encore avec des volumes qui ne favorisent pas l'économie.

Il y a deux transformateurs de l'Est et cinq de l'Ouest qui desservent le marché de l'Est canadien. Si on nous empêche d'avoir accès aux marchés de l'Est canadien en nous imposant les taux

commerciaux à l'est de Thunder Bay, on empêchera les consommateurs de l'Est de profiter de la concurrence que nous offrons.

Les broyeurs de l'Ouest demandent à ce Comité de recommander au Parlement de conseiller au Cabinet de conserver l'arrêté en conseil PC1976-894 de sorte que les taux compensatoires minimums demeurent en vigueur pour la région située à l'est de Thunder Bay.

Autrement, nous demandons que le projet de loi C-155 soit modifié de façon à prévoir que les taux compensatoires minimums demeurent en vigueur à l'est de Thunder Bay.

B SUBVENTION PAR MILLE POUR LES WAGONS-CITERNES FOURNIS
PAR L'EXPÉDITEUR

Les chemins de fer ne possèdent pas de wagons-citernes et ne les fournissent pas non plus. Les utilisateurs doivent les louer. Il est essentiel de tenir compte de ces coûts si on veut atteindre une parité réelle. La subvention du Nid-de-Corbeau et les coûts variables selon le volume comprennent une indemnisation devant permettre aux chemins de fer de faire des paiements en fonction de la distance parcourue. Le projet de loi C-155 devrait en traiter explicitement.

C TAUX JUSQU'À VANCOUVER ET THUNDER BAY POUR EXPÉDITION
JUSQU'AUX ÉTATS-UNIS

Si les broyeurs veulent profiter d'occasions de commercialiser leurs produits aux États-Unis, ils doivent pouvoir jouir

de taux fixés par la loi jusqu'à Thunder Bay et à Vancouver. Traditionnellement, lorsque l'on transportait jusqu'à Thunder Bay des produits destinés aux marchés domestiques, étrangers ou américains, on bénéficiait du tarif du Nid-de-Corbeau. Tel n'était pas le cas si on passait par Vancouver. Il est important que le terme «exportation» soit défini comme signifiant «toute destination à l'extérieur du Canada».

D TRANSPORT EN VRAC OU AUTREMENT

Il est essentiel que l'on ne nuise aucunement au transport des produits de canola, qu'ils soient transportés en vrac ou dans une forme quelconque de conteneur. Cela devrait être précisé dans l'Annexe I du projet de loi C-155.

E FRAIS ACCESSOIRES

Les frais accessoires devraient être prévus dans la loi et calculés d'une façon qui soit compatible avec la méthode d'établissement des taux de transport prévus dans la loi. Le coût total du transport des grains ou des produits des grains devrait se conformer avec l'esprit général de la loi, que les expéditeurs jouissent de toute la protection de la loi et que l'on ne permette pas d'exception dans l'échelle des taux.

F TAUX APPLICABLES AUX WAGONS AUTRES QUE LES WAGONS COUVERTS, LES WAGONS À TRÉMIE OU LES WAGONS-CITERNES FOURNIS PAR LES EXPÉDITEURS.

Les taux applicables pour le mouvement des grains ou

des produits des grains, quel que soit le genre de wagon utilisé devraient être les mêmes. Si des types de wagons nouveaux ou différents s'adaptaient mieux à ce mouvement, on ne devrait pas en décourager l'usage en imposant des taux plus élevés.

G TAUX SUR LIGNES CONJOINTES

Il ne devrait y avoir qu'un seul taux de transport pour le grain et les produits du grain de l'Ouest. Les coûts reliés aux mouvements sur lignes conjointes ne sont pas conformes à l'économie générale du projet de loi C-155. Les exportations partant du port de Prince Rupert pour les transformateurs qui n'ont accès qu'aux voies ferrées du CP seront découragés^e. En conséquence, seuls les taux s'appliquant aux lignes simples devraient s'appliquer.

H OBJECTIFS DE RÉSULTAT

Lorsqu'on traite des objectifs de résultat uniquement en terme de tonnage, on ne tient pas compte de l'ensemble du rendement qu'attendent les transformateurs des chemins de fer. L'utilisation efficiente des wagons est très importante. Il doit y avoir une obligation claire et précise pour les chemins de fer d'utiliser leurs wagons de façon efficiente et d'assurer que leurs aller et retour se font rapidement.

I ÉTABLISSEMENT DES COÛTS DES CHEMINS DE FER

L'étude du processus d'établissement des coûts qui doit se faire par la Commission canadienne des Transports sera l'occasion parfaite pour une réévaluation des questions d'établissement des coûts, à la condition que la Commission ait des pouvoirs et une indépendance raisonnable et que toutes les parties intéressées puissent se faire entendre.

La législation semble donner cette juridiction à la Commission, sauf pour ce qui est de la détermination des coûts d'immobilisation. Il n'y a aucune raison de limiter la discrétion de la Commission sur cet aspect des coûts.

J. APPLICATION DE DISPOSITIONS D'AUTRES LOIS

S'il y avait incompatibilité, les dispositions de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi nationale sur les transports devraient s'appliquer au transport des grains de l'Ouest et de leurs produits. Les expéditeurs devraient pouvoir recourir à la protection assurée par cette loi.

TABLE DES MATIÈRES

<u>Chapitre</u>	<u>Page</u>
I	Introduction
II	Les broyeurs de canola de l'Ouest du Canada
III	Le rôle du transport au Canada
IV	Le développement du canola et du traitement du canola et les entreprises du Gouvernement dans le domaine du transport
V	Conservation des taux compensatoires minimums pour la région sise à l'est de Thunder Bay
	a. L'enjeu
	b. L'importance des taux compensatoires minimums pour la région sise à l'est de Thunder Bay
	c. Comparaison des disparités
	d. Pourquoi les broyeurs de l'Ouest s'objectent à l'établissement des tarifs commerciaux à l'est de Thunder Bay.
	e. Principales répercussions des taux commerciaux.
	f. L'étude Allen.
VI	Subvention par mille pour les wagons-citernes fournis par l'expéditeur
VII	Taux jusqu'à Vancouver et Thunder Bay pour expédition jusqu'aux États-Unis
VIII	Transport en vrac ou autrement
IX	Frais accessoires
X	Taux applicables aux wagons autres que les wagons couverts, les wagons à trémie ou les wagons-citernes fournis par les expéditeurs.
XI	Taux sur lignes conjointes

TABLE DES MATIÈRES (suite)

<u>Chapitre</u>		<u>Page</u>
XII	Objectifs de résultat	
XIII	Établissement des coûts de chemins de fer.	
XIV	Application de dispositions d'autres lois.	

ANNEXES

I	Arrêté en conseil PC1976-894	
II	Comparaison des coûts du transport du canola broyé dans l'Ouest et dans l'Est du Canada dans l'hypothèse où il y a parité jusqu'à Thunder Bay et un taux compensatoire minimum au-delà.	

I

INTRODUCTION

Les broyeurs de canola de l'Ouest du Canada sont heureux de l'occasion qui leur est donnée de comparaître devant le Comité permanent des Transports de la Chambre afin d'exposer leurs opinions sur les mesures législatives proposées par le Parlement dans le projet de loi C-155. Notre présentation traite de différents aspects du projet de loi et d'autres dispositions connexes modifiées en conséquence et fait des suggestions et des recommandations précises.

Votre Comité s'occupera de certaines questions de grande importance pour les producteurs primaires de l'Ouest du Canada. Ces questions comprendront celles qui consistent à régler si les contributions gouvernementales devraient être versées aux chemins de fer ou aux producteurs, si le volume plafond de la subvention du Nid-de-Corbeau devrait être conservé ou relevé et la «soupape de sécurité» qui pourrait être mise en place afin de protéger les producteurs contre les augmentations indues des taux de transport. Les broyeurs de l'Ouest n'ont pas traité de ces questions, laissant aux parties les plus directement touchées le soin d'en traiter.

Les problèmes auxquels font face les transformateurs de grain sont quelque peu différents et, de leur nature, importants d'abord pour le secteur de la transformation. Le fait que les questions touchant la transformation ne sont pas aussi manifestes

que celles qui affectent directement les producteurs primaires ne doit pas être interprété comme signifiant que ces questions ne sont pas d'importance pour l'économie canadienne, pour l'économie des provinces des Prairies ou pour les producteurs primaires. La croissance et le développement de l'Ouest ont commencé grâce à l'encouragement du secteur agricole primaire. La croissance continue exige la diversification de l'économie agricole de l'Ouest et la création d'entreprises ajoutant une plus-value à la production agricole primaire.

Une telle industrie est celle du broyage du canola canadien dans l'Ouest. Cette industrie est relativement nouvelle, n'ayant débuté dans les Prairies que peu après la deuxième Guerre mondiale. Des restrictions imposées par des règlements des autorités gouvernementales et les résistances des transformateurs d'huiles comestibles et les producteurs d'aliments pour les bestiaux et les utilisateurs ont nui considérablement à l'expansion de cette industrie au cours de sa première décennie. Afin de franchir ces obstacles, l'industrie du broyage de l'Ouest a financé des programmes de recherche, participé à des campagnes élaborées d'expériences et contribué à la promotion de ces produits. Grâce aux efforts de cette industrie et de concert avec des organismes comme le Conseil national de recherches et Agriculture-Canada, des variétés nouvelles et améliorées de semences ont été mises au point et des techniques modernes et efficaces de broyage du canola

ont été introduites, ce qui a entraîné une acceptation générale de l'huile de canola comme étant une huile comestible et de la farine de canola comme étant une source de protéines sécuritaire et hygiénique pour les aliments destinés aux animaux et à la volaille. La mise au point de variétés de canola de haute qualité au cours de la dernière décennie a encore augmenté ce taux d'acceptation, de pénétration du marché et d'utilisation du canola au Canada et sur les marchés d'exportation. La culture et le traitement du canola sont importants à l'économie de l'Ouest canadien.

II LES BROYEURS DE CANOLA DE L'OUEST DU CANADA

Toutes les compagnies de broyage du canola de l'Ouest canadien sont associées au sein d'un organisme d'adhésion libre connu sous le nom de Canola Crushers of Western Canada. Voici les noms et l'endroit où sont situées les usines de ces cinq compagnies:

<u>Alberta Food Products</u>	- Fort Saskatchewan, Alberta
<u>Canbra Foods Ltd</u>	- Lethbridge, Alberta
<u>CSP Foods Ltd.</u>	- Altona, Manitoba Harrowby, Manitoba Saskatoon, Saskatchewan Nipawin, Saskatchewan
<u>NARP Processors Ltd.</u>	- Sexsmith, Alberta
<u>United Oilseed Products Ltd.</u>	- Lloydminster, Alberta

La valeur des immobilisations dans les usines de broyage de l'Ouest est d'environ \$400 millions en terme de valeur de remplacement. Des coopératives de cultivateurs de l'Ouest canadien en possèdent une grande partie. Le reste est détenu par des particuliers ou des sociétés canadiennes et un petit pourcentage est aux mains de Japonais.

Les broyeurs de l'Ouest emploient environ 1200 personnes. En plus d'assurer un revenu à leurs propres employés,

ces sociétés achètent des biens et des services d'entreprises secondaires de leurs régions et assurent ainsi des occasions d'emplois et d'investissements indirects. Leurs usines sont situées surtout dans les petits centres des Prairies. C'est pourquoi, leur existence et leur viabilité est beaucoup plus importante que tel ne serait le cas si elles étaient situées dans de grands centres urbains.

Les broyeurs de l'Ouest produisent de l'huile et de la farine de canola. L'huile et la farine de canola, en plus d'être en concurrence avec les autres produits oléagineux, entrent en concurrence avec le canola lui-même.

Traditionnellement, les broyeurs de l'Ouest vendaient la plus grande partie de leur production sur les marchés de l'Est canadien. Le marché de l'Ouest canadien est de petite taille parce que cette région du Canada est relativement peu peuplée. Les marchés d'exportation sont volatiles et imprévisibles. Cependant, les broyeurs de l'Ouest ont fait des progrès dans la pénétration des marchés de l'Afrique du Nord et de l'Asie du Sud-Est.

C'est à cause de leur dépendance des marchés qui exigent que les produits soient transportés sur terre sur de longues distances, et aussi de la relation des marchés où les produits du canola et ceux du canola lui-même que les broyeurs de l'Ouest ont cherché, depuis les deux dernières décennies, des taux de

fret pour l'expédition des produits du canola par rail à des niveaux équivalents à ceux dont profite le transport des grains.

Les sociétés de transformation de canola des Prairies forment un marché captif pour environ la moitié du canola cultivé dans l'Ouest canadien. Il s'agit d'un marché particulièrement important pour les producteurs de grain de l'Ouest au moment où les pays européens accroissent leur production de canola et deviennent plus agressifs sur le marché d'exportation des graines oléagineuses.

III

LE RÔLE DU TRANSPORT AU CANADA

Le transport a toujours été partie intégrante de la vie économique, politique et sociale du Canada tout au long de son histoire. Depuis les premiers jours de la colonisation, les gouvernements ont joué un rôle actif dans l'établissement de moyens de transport. Dans ce processus, on a mis sur pied un réseau national de transport qui compte des entreprises publiques et privées recevant diverses formes d'aide gouvernementale.

Historiquement, l'établissement de moyens de transport fut encouragé par le désir de réunir l'Amérique du Nord britannique pour en former un tout politique et économique cohérent, démontrant un effort voulu d'éviter l'effet des forces puissantes qui avaient tendance à faire en sorte que plusieurs provinces soient accaparées par l'économie des États-Unis. La Confédération a tenté de réunir une bande de terre longue, étroite et peu peuplée qui n'était pas nécessairement conforme aux liens économiques naturels. Les enjeux de la politique des transports au Canada ne sont en conséquence pas seulement de nature économique, mais, ce qui est plus important, touchent à la question de l'unité nationale, qui a été un problème fondamental et persistant depuis la Confédération.

Le but ultime des politiques de transport des différents gouvernements fédéraux depuis la Confédération a toujours été de tirer le maximum des occasions et des profits et de les

répartir également entre tous les Canadiens de toutes les régions du pays. Citons comme exemples la construction du chemin de fer du Canadien Pacifique, l'accord du Nid-de-Corbeau, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent et la promulgation de lois prévoyant l'intervention des pouvoirs réglementaires et politiques dans l'établissement des taux de transport des marchandises.

IV

LE DÉVELOPPEMENT DU CANOLA ET DU TRAITEMENT DU
CANOLA ET LES ENTREPRISES DU GOUVERNEMENT DANS
LE DOMAINE DU TRANSPORT

Le colza (maintenant le canola) n'était pas cultivé dans les Prairies en 1897 lorsque les tarifs du Nid-de-Corbeau furent adoptés. Lorsqu'on en commença la culture après la deuxième Guerre mondiale, on tenta d'intégrer le canola dans la structure des tarifs de transport. Les chemins de fer se sont opposés à ces tentatives. Dans les années 50, on présenta une demande pour que les tarifs du Nid-de-Corbeau s'appliquent au colza, mais la Commission des Transports rejeta cette demande. Un appel ultérieur en Cour Suprême du Canada fut aussi rejeté. Nonobstant ces décisions judiciaires, le Gouvernement fédéral, tenant compte de l'intérêt public, modifia la Loi sur les chemins de fer en 1961 afin que les tarifs de transport du Nid-de-Corbeau s'appliquent au colza. Le résultat de ce geste fut que, sauf pour la farine et jusqu'à Thunder Bay, *, les chemins de fer demandaient des taux plus élevés pour l'huile et la farine de colza que pour le colza lui-même.

*Les chemins de fer, admettant qu'il y a concurrence entre les différents grains et les produits qui en sont tirés, et la concurrence entre les produits eux-mêmes, ont accordé le taux préférentiel du Nid-de-Corbeau à certains produits. La farine de colza transportée jusqu'à Thunder Bay (mais non jusqu'à Vancouver) s'est vue accorder le tarif du Nid-de-Corbeau à la fin des années 1940. Les chemins de fer parlent de cette anomalie comme d'un «accident historique».

Les produits du canola se vendent sur des marchés qui, bien souvent, se contenteront du grain non transformé plutôt que du produit fini. En conséquence, il est indéniable que les produits finis du canola sont en concurrence avec le canola lui-même. Les coûts relatifs de transport de l'huile, de la farine et du grain sont en conséquence critiques pour l'industrie du broyage de l'Ouest.

Pour cette raison, après 1961 l'industrie a tenu de nombreuses rencontres avec les chemins de fer en vue de les convaincre de la nécessité d'accorder un traitement égal aux produits du colza et au colza lui-même. Toutes ces tentatives se sont avérées des échecs.

Il en résulta que l'on présenta la première demande de réduction des taux de transport en vertu de l'article 23 de la nouvelle Loi nationale sur les transports. Cette demande fut présentée en 1970 et étudiée par la Commission canadienne des Transports en 1972. En 1973 la Commission ordonnait une réduction des taux de transport pour la farine transportée à l'est de Thunder Bay. La Commission ordonna aussi aux chemins de fer de déposer un tarif à l'exportation, ce qui n'avait pas encore été fait.

Parce que cette décision ne reconnaissait pas pleinement la concurrence qui existe entre le colza et ses produits, les broyeurs de l'Ouest interjetèrent appel en 1974 devant le

Cabinet fédéral en vertu du paragraphe 64(1) de la Loi nationale sur les transports en demandant la parité réelle des taux entre le grain et ses produits, c'est-à-dire en demandant que le même taux s'applique au grain et aux produits.

Il fut statué sur cet appel en mars 1976. On reconnut alors que sans une intervention du Cabinet, l'industrie du broyage du canola déménagerait de l'Ouest canadien vers l'Est ou vers l'étranger. L'Ouest canadien, comme c'était le cas presque à chaque fois depuis le début du 20^e siècle, continuerait de jouer un rôle de producteur de produits agricoles primaires, la transformation en étant faite dans l'Est canadien ou à l'étranger. L'Ouest canadien se verrait comme d'habitude privé de l'occasion de conserver une industrie secondaire faisant appel aux produits bruts de l'agriculture.

Le 13 avril 1976, le Cabinet fédéral décrétait l'arrêté en conseil PC1976-894 (Annexe I) qui accordait des taux compensatoires minimums à l'huile et à la farine de canola transportées sur les marchés de l'Est canadien ou destinées à l'exportation.

La parité réelle avec le grain (un principe qu'avait adopté le ministre des Transports de l'époque) aurait exigé l'application du tarif du Nid-de-Corbeau dans la division Ouest et requis aussi que l'on fixe sur un pied d'égalité les taux de

transport par rail et par bateau depuis Thunder Bay vers l'Est, et ces deux taux n'auraient pas eu d'effet de compensation pour les chemins de fer. Le Cabinet fédéral n'était pas prêt à permettre le transport des produits à des taux non compensatoires. L'arrêté en conseil PC1976-894 visait à accorder aux broyeurs de l'Ouest le taux le plus bas qu'il soit légalement possible de leur accorder. Même avec ce taux de transport adopté, le Cabinet n'était pas convaincu que les broyeurs de l'Ouest auraient accès aux marchés de l'Est canadien et d'exportation et en conséquence un programme d'aide au transport fut instauré par le Cabinet fédéral afin de réduire davantage les coûts de transport réels que devaient assumer les broyeurs de l'Ouest. La mise sur pied des taux compensatoires minimums et du programme d'aide au transport fut la réponse du Gouvernement fédéral à la demande de parité des broyeurs de l'Ouest.

Après 1976, chacun des ministres des Transports garantissait aux broyeurs de l'Ouest que la parité leur serait assurée grâce à la solution du problème des tarifs du Nid-de-Corbeau.

Dans son énoncé de politique du 8 février 1982 relativement à la révision des tarifs du Nid-de-Corbeau, le Gouvernement fédéral annonçait que les chemins de fer devraient faire des ajustements à leurs tarifs de transport afin de promouvoir la transformation des produits agricoles dans l'Ouest du Canada.

Dans son rapport du 15 juin 1982 sur les consultations et les recommandations relatives au transport du grain de l'Ouest, M. J.C. Gilson recommandait que les anomalies dues à l'exclusion de l'huile et de la farine de canola des tarifs imposés par la loi soient abolies en faisant en sorte que ces produits soient inclus dans la nouvelle structure des taux.

Les différents groupes de travail mis sur pied pour la révision du tarif du Nid-de-Corbeau ont tous accepté le principe de la parité des produits du canola et du canola lui-même dans la division de l'Ouest. Cette position était tout à fait conforme avec l'énoncé de politique du Gouvernement visant la promotion de la transformation des produits agricoles dans l'Est du Canada de même qu'avec les recommandations de M. Gilson.

Dans son énoncé de politique du 1^{er} février 1983 sur le transport dans l'Ouest, le Gouvernement du Canada réaffirmait son adhésion au principe de la parité entre les produits du canola et le canola dans la division de l'Ouest en proposant que le tarif statutaire s'applique au transport de l'huile et de la farine.

Les broyeurs de l'Ouest sont très heureux que le projet de loi C-155 s'applique à l'huile et à la farine de canola. La parité consiste à admettre la situation de concurrence qui existe entre les produits du canola et le canola et neutralise les coûts de transport comme facteur dans cette situation de concurrence en traitant l'huile et la farine de canola exactement

de la même façon que le canola tant pour ce qui est des tarifs de transport que de la disponibilité de l'équipement.

Il est ironique de noter que l'énoncé de politique du 1^{er} février 1983 proposait l'imposition de tarifs commerciaux à l'est de Thunder Bay pour l'huile et la farine de canola, une position qui n'est pas du tout conforme à la politique de promotion de la transformation des produits agricoles dans l'Ouest du Canada ^{est} et ~~in~~acceptable pour les broyeurs de l'Ouest.

V CONSERVATION DES TAUX COMPENSATOIRES MINIMUMS POUR LA RÉGION SISE À L'EST DE THUNDER BAY

a. L'enjeu

L'inclusion de l'huile et de la farine de canola dans le projet de loi C-155, c'est-à-dire la parité dans la division de l'Ouest, remplace les dispositions de l'arrêté en conseil PC1976-894 qui prévoyait des taux compensatoires minimums dans la ^{de l'} division ~~Ouest~~. Cependant, le même arrêté en conseil prévoit aussi des taux compensatoires minimums pour les produits transportés à l'est de Thunder Bay vers les marchés domestiques de l'Est et vers les ports de l'Est d'où se fait l'exportation. L'enjeu le plus inquiétant pour les broyeurs de l'Ouest est le projet d'élimination des taux compensatoires minimums pour l'Est pour l'huile et la farine de canola que l'on échangerait contre la parité dans l'Ouest.

L'énoncé de politique fait par le Gouvernement fédéral le 1^{er} février 1983 sur le transport dans l'Ouest se lit comme

suit, à la page 15:

«À l'est de Thunder Bay, la farine et l'huile de canola sont transportées actuellement à des taux compensatoires minimums, alors que d'autres produits, y compris les grains de l'Ouest, sont transportés aux taux commerciaux normaux. En principe, le Gouvernement est d'avis que de tels taux commerciaux à l'est de Thunder Bay devraient être adoptés pour le canola et l'huile et la farine de lin à partir du 1^{er} août 1983, mais il est prêt à étudier une mise en oeuvre graduée. À cause des difficultés actuelles que connaît l'industrie, le Gouvernement demandera à la Commission canadienne des Transports et aux ministères de l'Expansion régionale et industrielle et de l'Agriculture d'étudier la question des taux compensatoires minimums pour ces produits transportés à l'est de Thunder Bay et leurs relations avec les problèmes actuels de l'industrie du broyage tant dans l'Est que dans l'Ouest du Canada.»

Les différents ministres des Transports qui se sont occupés du ministère depuis le début des années 70 ont admis le principe de la parité depuis le point de départ jusqu'à celui de destination entre le canola et ses produits. Les broyeurs se sont toujours fait dire que la solution du problème de la parité devrait

suivre la solution du problème du tarif du Nid-de-Corbeau. Le rapport Gilson recommandait la parité dans l'Ouest, mais non l'abolition des taux compensatoires minimums à l'est de Thunder Bay. Les groupes de travail ne recommandaient pas l'abolition des taux compensatoires minimums à l'est de Thunder Bay. Avant l'énoncé de politique du 1^{er} février 1983, le Gouvernement fédéral n'avait jamais laissé entendre que pour jouir de la parité au sein de la division de l'Ouest, les broyeurs de l'Ouest devraient abandonner les taux compensatoires minimums à l'est de Thunder Bay.

Le Gouvernement a laissé savoir que l'élimination des taux compensatoires minimums était une conséquence de l'adoption du projet de loi C-155. En conséquence, nous alléguons que votre Comité a tout lieu d'étudier cette conséquence néfaste du projet de loi C-155. Ce Comité est le seul endroit où nous pouvons débattre de cette décision et demander qu'on la change.

b. L'importance des taux compensatoires minimums pour la région sise à l'est de Thunder Bay.

Historiquement, l'Ouest canadien a toujours été producteur de produits primaires et de matières premières. La région est à l'intérieur des terres. Elle est peu peuplée et située loin des grands marchés tant domestiques que d'exportation.

Ces désavantages inhérents à la région ont nui à son développement industriel. Les taux de transport par chemins de fer n'ont vraiment pas fait beaucoup s'ils ont fait quoi que ce

soit pour aider à régler la situation. Historiquement, le Gouvernement a dû intervenir pour contrebalancer ces désavantages et pour donner une chance égale à toutes les régions.

Les taux compensatoires minimums étaient un geste symbolique et tangible du Gouvernement fédéral afin d'assurer la viabilité de l'industrie de la transformation du canola dans l'Ouest. Le but était de promouvoir le développement industriel dans une région où il n'en existe presque pas en aidant, autant que possible, les broyeurs de l'Ouest à atteindre les marchés de l'Est canadien et de l'étranger. Cette mesure devait viser le grand objectif d'égalisation des chances pour les régions, ce qui a toujours été l'un des objectifs fondamentaux de la politique nationale des transports.

Même avec les taux compensatoires minimums, l'industrie du broyage du canola s'est développée près des grands marchés de consommation parce que les entreprises des grands centres de consommation pouvaient profiter des tarifs du Nid-du-Corbeau et des tarifs modiques de transport par bateau pour transporter le canola.

Les taux compensatoires minimums pour l'Est ont réussi à donner aux broyeurs de l'Ouest ce qu'ils devaient leur donner, du moins en partie, une certaine part du marché de l'Est canadien et un certain accès aux marchés d'exportation en passant par les ports de l'Est canadien.

Le marché de l'Est canadien a constitué à long terme le marché le plus important et le plus stable pour les produits de canola broyé de l'Ouest. Le marché de l'Est canadien est considéré par les broyeurs de l'Ouest comme leur marché «de base». De plus, les exportations d'huile de canola vers les marchés importants à l'étranger comme l'Afrique du Nord passaient par les ports de l'Est canadien.

En 1982, 55 p. 100 des produits du canola expédiés depuis les usines de broyage de l'Ouest vers les marchés d'exportation et domestiques utilisaient les taux compensatoires minimums à l'est de Thunder Bay.

c. Comparaison des disparités

L'Annexe II consiste en une comparaison des prévisions de coûts de transport en adoptant l'hypothèse qu'il existe la parité dans la division de l'Ouest et que nous avons accès à des taux compensatoires minimums pour la région sise à l'est de Thunder Bay. La parité accordée à l'huile de canola dans la division de l'Ouest lorsque le transport se fait vers l'Est rapporte environ \$8 la tonne aux broyeurs de l'Ouest. Cependant, les broyeurs de canola de l'Est du Canada qui transforment le canola cultivé dans l'Ouest sont encore favorisés d'environ \$10.

L'Annexe II se fonde sur la conservation des taux compensatoires minimums à l'est de Thunder Bay. Si on permet aux chemins de fer d'imposer les tarifs commerciaux à l'est de

Thunder Bay, le désavantage de l'Ouest du Canada sera encore plus grand. Nous ne savons pas quel est le taux commercial qui pourrait être fixé. Ce que nous savons cependant est que ce taux ne sera pas inférieur aux taux compensatoires minimums qui existent actuellement. En conséquence, tout changement vers des taux commerciaux ne fera qu'élargir la disparité entre le coût de transport des produits et le coût de transport des grains vers l'Est du Canada et miner encore plus la position concurrentielle des broyeurs de l'Ouest par rapport à leurs concurrents de l'Est sur le marché de l'Est canadien.

Les calculs de l'Annexe II illustrent bien les coûts de transport des grains et des produits venant de l'Ouest vers l'Est du Canada. Certains chiffres sont tirés des tarifs actuels. Certains autres viennent d'estimations mais nous croyons qu'ils sont exacts.

On pourrait discuter longuement pour savoir si les comparaisons devraient comprendre les coûts internes des broyeurs de l'Ouest et les coûts externes des broyeurs de l'Est ou si les points d'origine et de destination sont représentatifs ou se poser bien d'autres questions. Nous croyons que notre comparaison est juste et raisonnable, mais il n'est pas nécessaire de poursuivre ce genre de débat, spécialement devant votre Comité.

Il reste un fait indéniable. L'industrie du broyage du canola produit dans l'Ouest par des broyeurs de l'Est canadien

en vue de s'accaparer du marché de l'Est canadien a connu une croissance énorme alors même que les broyeurs de l'Ouest bénéficiaient de taux compensatoires minimums. Peu importe que certaines comparaisons démontrent un avantage aux producteurs de l'Est ou de l'Ouest, cette croissance dans l'Est est incontestable. Toute mesure qui pourrait détériorer la position relative des broyeurs de l'Ouest ne fera qu'empirer une position qui est déjà désavantageuse.

d. Pourquoi les broyeurs de l'Ouest s'objectent à l'établissement des tarifs commerciaux à l'est de Thunder Bay.

(1) L'élimination des taux compensatoires minimums et l'imposition des taux de transport commerciaux par les chemins de fer augmentera le coût du transport des produits depuis l'Ouest du Canada vers les marchés de l'Est canadien. Ce fait existe parce que, même si les chemins de fer ne perdent pas d'argent en imposant les taux compensatoires minimums, ils ne sont pas satisfaits de ces taux et ne les consentiront pas volontairement à l'industrie du broyage de l'Ouest.

Ainsi, l'industrie du broyage de l'Ouest se verra imposer des taux qui créeront une inégalité encore plus grande entre le coût de transport des grains et celui des produits que celle qui est illustrée à l'Annexe II.

(2) Les marchés les plus importants pour l'huile de canola dans l'Est canadien se trouvent là où sont situées les raffineries. Ces grands centres comme Toronto, Hamilton, Windsor et Montréal sont aussi accessibles par bateau. Il ne fait aucun doute qu'en l'absence de taux compensatoires minimums, d'autres installations de broyage seront construites dans ces centres. De grandes installations de broyage fonctionnent déjà à Hamilton et à Windsor, Ontario. Même alors que les broyeurs de l'Ouest peuvent bénéficier de taux compensatoires minimums, le broyage dans l'Est du Canada du canola cultivé dans l'Ouest s'est accru considérablement. De presque rien en 1978-1979, les broyeurs de l'Ouest ont traité environ 80,000 tonnes de canola en 1982-1983. En 1983-1984, ils prévoient en traiter quelque 225,000 tonnes. Depuis 1979, ce sont les broyeurs de l'Est qui se sont accaparés de la plus grande partie de l'expansion du marché de l'Est pour l'huile de canola. L'imposition des taux commerciaux sur les produits du canola depuis Thunder Bay vers les marchés de l'Est canadien jouera un rôle de barrière tarifaire, ce qui fermera ces importants marchés aux broyeurs de l'Ouest.

(3) Les chemins de fer ont les moyens, et c'est ce qu'ils feront, d'arracher aux broyeurs de l'Ouest les avantages qu'ils pouvaient tirer de la parité jusqu'à Thunder Bay en imposant des taux commerciaux à l'est de Thunder Bay. L'imposition de taux commerciaux à l'est de Thunder Bay arrachera aux broyeurs de l'Ouest les avantages qu'ils auraient pu tirer de la parité

jusqu'à Thunder Bay. Les broyeurs de l'Ouest se battent depuis longtemps pour la parité. Le projet de loi C-155 accorde aux broyeurs de l'Ouest la parité jusqu'à Thunder Bay pour des raisons valides. L'effet de la parité ne devrait pas être miné par la permission d'établir des taux commerciaux à l'est de Thunder Bay.

(4) L'établissement de taux commerciaux à l'est de Thunder Bay donnerait aux chemins de fer le pouvoir de décider à quels marchés de l'Est les broyeurs de l'Ouest peuvent avoir accès. Les chemins de fer pourront décider si les ports de l'Est peuvent être utilisés pour l'exportation de l'huile et de la farine produites dans l'Ouest. Tout ceci parce que les broyeurs de l'Ouest sont prisonniers du mode ferroviaire. Dans des situations tellement non concurrentielles, l'expression «taux commerciaux» est vraiment un euphémisme. Lorsque l'expéditeur est captif, les chemins de fer fixent leurs tarifs unilatéralement. Les tarifs sont déterminés comme dans un monopole, ni plus ni moins. Ils seront fixés au niveau qui conviendra aux chemins de fer. Les broyeurs de l'Ouest n'acceptent pas en principe que les chemins de fer disposent de ce pouvoir de contrôle sur une industrie de l'Ouest canadien.

(5) Il existe des distortions partout dans le réseau de transport canadien. À l'est de Thunder Bay, les grains sont transportés par bateau grâce au réseau de la Voie maritime qui reçoit

d'énormes subventions. Or, les broyeurs de l'Est peuvent profiter de ce réseau de transport subventionné pour transporter les grains; donc, il n'est absolument pas justifié que l'on impose à l'huile et à la farine, des concurrents directs de ces grains, les taux commerciaux représentant l'ensemble du coût de transport par rail, sans subvention, à l'est de Thunder Bay et plus loin.

(6) Le Canadien Pacifique Limitée possède une bonne partie de l'usine de broyage du canola située à Windsor, Ontario, qui est en concurrence avec les broyeurs de l'Ouest. Il est injuste et déraisonnable qu'un tel concurrent puisse fixer nos taux et décider sur quels marchés nous pouvons lui faire concurrence.

e. Principales répercussions des taux commerciaux.

En 1982, les broyeurs de l'Ouest ont expédié environ 134,000 tonnes d'huile à l'est de Thunder Bay vers les marchés de l'Est canadien. Cela représentait 40 p. 100 de l'huile produite par les broyeurs de l'Ouest. De plus, l'huile exportée en passant par les ports de l'Est canadien en 1982 représentait encore 70,000 tonnes ou 21 p. 100 de l'huile produite par les broyeurs de l'Ouest.

En 1982, les broyeurs de l'Ouest ont expédié 237,000 tonnes de farine vers les marchés situés à l'est de Thunder Bay. Cela représentait 50 p. 100 de la farine produite par les broyeurs de l'Ouest.

En 1982, même en considérant ces quantités transportées

à l'est de Thunder Bay, le volume total de la production des broyeurs de l'Ouest ne représentait que 65 p. 100 de la capacité réelle de production, ce qui est loin d'un taux de fonctionnement économique. Cela était dû d'abord à notre incapacité à percer sur le marché de l'exportation et à la perte d'une part de notre marché domestique dans l'Est qui est allée aux broyeurs de canola de l'Est.

On peut facilement constater que si on avait posé encore d'autres obstacles sous forme de tarifs de transport vers l'Est canadien ou vers les marchés d'exportation desservis par l'intermédiaire des ports de l'Est, cette industrie aurait fonctionné d'une façon encore moins économique.

Il reste aux broyeurs de l'Ouest trois choix si des taux commerciaux les empêchent d'avoir accès aux marchés domestiques de l'Est et aux ports de l'Est. Le premier est que certaines usines devraient fermer complètement. Le deuxième est de réduire la production des usines et de fonctionner avec un volume qui soit encore moins efficient et économique que ce n'est le cas actuellement. Le troisième choix est de chercher d'autres débouchés sur le marché d'exportation. Les deux premières possibilités sont inacceptables.

Le troisième choix, soit nous confiner aux marchés d'exportation, n'est pas une solution réaliste sur le plan économique pour les raisons suivantes:

- (1) Une industrie doit disposer d'un marché de base domestique stable afin de prendre de l'expansion sur les marchés d'exportation où la concurrence est forte.
 - (2) Les marchés d'exportation sont généralement plus volatiles, comportant des risques plus grands et un rendement moins élevé que les marchés domestiques.
 - (3) Les marchés étrangers comportent les risques des fluctuations des changes étrangers et du crédit.
 - (4) Les barrières tarifaires et non tarifaires bloquent l'accès aux marchés étrangers.
 - (5) La perte des taux compensatoires minimums nous empêchera d'avoir accès aux marchés d'exportation actuellement desservis grâce aux ports de l'Est canadien.
 - (6) L'industrie avait prévu que la parité accordée par le projet de loi C-155 l'aiderait à augmenter son volume de production de sorte qu'il devienne économique en améliorant son accès aux marchés d'exportation.
- On prévoyait alors qu'il y aurait des volumes additionnels. Si les marchés situés à l'est de Thunder Bay et les marchés d'exportation que nous desservons par les ports de l'Est nous sont enlevés, toutes nouvelles ventes sur le marché de l'exportation ne feront au mieux que remplacer le volume perdu et nous continuerons de fonctionner avec un volume qui n'est pas économique.

Le pays en entier subira aussi des répercussions importantes si on nous empêche de desservir la région à l'est de Thunder Bay. Cette région ne produit pas suffisamment d'huile végétale et de farine de protéine pour sa propre consommation.

Le marché de l'Est canadien est desservi par deux transformateurs dont les installations sont situées dans l'Est du Canada et par cinq autres dont les installations sont situées dans l'Ouest du Canada. Si les taux commerciaux nous empêchent d'avoir accès aux marchés de l'Est, les consommateurs de l'Est ne pourront pas profiter de la concurrence que nous faisons actuellement.

f. L'étude Allen

Dans son énoncé de politique du 1^{er} février 1983, le Gouvernement fédéral énonçait que même s'il était d'avis en principe que les taux commerciaux pour la région à l'est de Thunder Bay devraient être imposés sur l'huile et la farine de canola à partir du 1^{er} août 1983, il était prêt à étudier une mise en oeuvre graduée de cette politique. Une étude faite par un consultant, D.R. Allen, d'Ottawa, visait à étudier cette question.

Les broyeurs de l'Ouest n'ont pas participé à cette étude. Les taux commerciaux sont inacceptables pour les broyeurs de l'Ouest. Nous ne pouvions vraiment pas participer à une étude d'un échéancier de mise en oeuvre lorsque nous désapprouvons la mise en oeuvre elle-même.

RECOMMANDATION

Le Cabinet fédéral est intervenu en 1976 pour accorder aux broyeurs de l'Ouest la protection de taux compensatoires minimums. Nous considérons inacceptable que cette protection nous soit maintenant retirée. À moins que l'on ne conserve les taux compensatoires minimums à l'est de Thunder Bay, l'avenir de l'industrie du broyage dans l'Ouest dépendra des chemins de fer. Il est inacceptable que l'on donne ce pouvoir aux chemins de fer.

En conséquence, les broyeurs de l'Ouest demandent à votre Comité de recommander au Parlement de conseiller à Son Excellence de proroger les dispositions de l'arrêté en conseil PC1876-894 ayant pour effet de conserver les taux compensatoires minimums pour la région située à l'est de Thunder Bay.

Si une telle chose est impossible, nous demandons que le projet de loi C-155 soit modifié de façon à conserver les taux compensatoires minimums pour la région située à l'est de Thunder Bay.

VI

SUBVENTION PAR MILLE POUR LES WAGONS-CITERNES FOURNIS
PAR L'EXPÉDITEUR

Dans son énoncé de politique du 1^{er} février 1983 sur

le transport dans l'Ouest, le Gouvernement déclarait, à la page 15: «... le Gouvernement indemniser les chemins de fer afin que les broyeurs de l'Ouest puissent continuer de recevoir des versements en fonction de la distance parcourue d'environ \$2 millions par année afin que les chemins de fer puissent compenser les coûts de location de wagons-citernes pour le transport en direction ouest».

Les chemins de fer ne possèdent pas et ne fournissent pas des wagons-citernes. C'est pourquoi les utilisateurs de wagons-citernes, comme les broyeurs de l'Ouest, doivent acheter ou louer ces wagons de sociétés spécialisées. On doit tenir compte de ces coûts de location si on veut en arriver à une parité réelle. Autrement, l'huile devrait défrayer les taux de transport en plus des coûts de location alors que les grains n'auraient à payer que les taux de transport. Voilà la raison de la présence de l'indemnisation en fonction de la distance parcourue dont traite l'énoncé de politique du Gouvernement.

La subvention dont il est question dans l'énoncé de politique du Gouvernement est comprise dans la «subvention du Nid-de-Corbeau» définie au paragraphe 34(1) du projet de loi C-155. Les remises en fonction de la distance parcourue par des wagons-citernes sont comprises dans les «coûts variables afférents au volume supportés par les compagnies de chemins de fer» dont il est question dans la définition des «coûts admissibles estimatifs» du paragraphe 34(1). Cependant, il n'y a

aucune référence explicite à cette inclusion ou au fait que l'on voudrait permettre aux chemins de fer de faire des paiements en vue de compenser pour les propriétaires des wagons le coût de ces wagons.

Les broyeurs de l'Ouest allèguent que la définition donnée dans la loi de la subvention du Nid-de-Corbeau devrait prévoir explicitement l'indemnisation en fonction de la distance parcourue par les wagons-citernes de même que les coûts afférents au volume pour les chemins de fer.

RECOMMANDATION

Le paragraphe 34(1) du projet de loi C-155 devrait être modifié de façon à comprendre la définition suivante:

« 'Les coûts variables afférents au volume supportés par les chemins de fer' et la 'subvention du Nid-de-Corbeau' comprennent les sommes nécessaires au paiement aux propriétaires des wagons-citernes fournis par l'expéditeur, par les compagnies de chemins de fer, de subventions en fonction de la distance parcourue. »

VII

TAUX JUSQU'À VANCOUVER ET THUNDER BAY POUR EXPÉDITION JUSQU'AUX ÉTATS-UNIS

Pour le moment, la définition de mouvement du grain ne fait aucune distinction quant à la destination finale après

Vancouver, Thunder Bay ou tout autre port. Ce fait est très important pour l'industrie du broyage de l'Ouest étant donné que les mouvements du grain vers Thunder Bay et Vancouver aux tarifs fixés par la loi, ces produits étant destinés aux États-Unis, peuvent permettre aux broyeurs d'étendre leurs marchés jusqu'aux États-Unis.

RECOMMANDATION

Historiquement, les mouvements du grain vers Thunder Bay à destination des États-Unis ont joui du tarif du Nid-de-Corbeau, mais non les mouvements du grain vers Vancouver. Afin de régler cette anomalie, les broyeurs suggèrent que le terme «exportation» soit défini à l'article 2 et que la définition en soit «toute destination à l'extérieur du Canada.»

VIII

TRANSPORT EN VRAC OU AUTREMENT

L'Annexe I du projet de loi comprend une liste des grains et des produits éligibles aux nouveaux taux prévus par la loi. On n'impose aucune restriction quant aux moyens de transporter la farine ou l'huile de canola: ces produits peuvent être expédiés en vrac ou dans toute autre espèce de contenant.

Il est essentiel que l'on n'impose aucun empêchement artificiel au mouvement des produits du canola, qu'ils soient transportés en vrac ou dans une forme quelconque de contenant.

RECOMMANDATION

Les broyeurs de l'Ouest suggèrent respectueusement que l'Annexe I soit modifiée en ajoutant après le titre «grains et produits» les termes «en vrac, en sacs, en barils, en caisses ou tout autre contenant sauf ce qui est prévu expressément à la présente annexe.»

IX FRAIS ACCESSOIRES

Les frais accessoires comprennent les frais d'arrêt en cours de route, les frais de déviation et les autres frais à payer pour toute expédition en plus du taux de transport de base. Les producteurs primaires n'ont habituellement pas de frais accessoires parce que leurs mouvements de grain se font habituellement directement depuis l'élévateur local à l'élévateur terminal sans besoin de service additionnel.

Cependant, les transformateurs des Prairies doivent transporter le grain jusqu'à leurs usines puis les transporter de nouveau sous la forme de produits finis. C'est l'arrêt de service auxiliaire pour le traitement intermédiaire qui intéresse particulièrement les broyeurs de l'Ouest.

Le traitement intermédiaire consiste en des opérations d'arrêt d'une expédition de canola pour permettre le broyage et

la réexpédition de l'huile et de la farine à la destination finale au taux statutaire applicable depuis le point de départ jusqu'au point d'arrivée. L'objectif est de permettre au broyeur de faire transporter ses chargements à un taux fixe en plus de frais d'arrêt pour permettre le traitement, plutôt que de devoir payer la totalité du taux domestique interne et du taux statutaire externe.

Les arrangements de transport occasionnés par la maintenance du grain lors de son transport dans l'Ouest canadien furent établis d'abord en vue d'encourager la mouture du grain et l'établissement d'industrie visant à la préparation ou à la fabrication de produits du grain dans l'Ouest canadien. Les arrangements de transport pouvaient faciliter et promouvoir la transformation du canola dans l'Ouest canadien si les frais de transport étaient raisonnables.

Il faut parfois faire des détours. Cela se passe lorsque l'usine de transformation n'est pas en ligne directe depuis le point de départ jusqu'à Thunder Bay ou Vancouver. Dans ce cas, le transformateur doit payer pour le mouvement nécessaire qui ne suit pas la ligne directe. Lorsqu'une usine de transformation est située au milieu d'une région en pleine croissance, il est habituellement impossible d'éviter ces frais supplémentaires pour certains mouvements du canola vers l'usine.

Nous alléguons que les frais auxiliaires devraient être calculés d'une façon conforme avec le calcul des taux statutaires sur les lignes principales. Ces frais accessoires devraient être prévus dans la loi de façon à assurer que l'ensemble des frais de mouvement du grain ou de produits du grain se conforme à l'intention générale de la loi, que les expéditeurs reçoivent toute la protection voulue de la loi et qu'il n'existe pas d'échappatoire dans l'échelle des taux. Ce n'est que si tous les frais sont compris dans la loi que la révision du tarif du Nid-de-Corbeau sera considérée comme complète par les expéditeurs.

En vertu de la loi actuelle, les frais accessoires sont déterminés unilatéralement par les chemins de fer. Depuis quelques années, ces frais ont augmenté beaucoup plus que d'habitude. Depuis 1967, les frais accessoires ont augmenté beaucoup plus que les autres taux. Par exemple, les frais d'arrêt qui étaient de trois cents par cent livres en 1967 sont maintenant de 42c. par cent livres, une augmentation de 1300 p. 100. Des augmentations de l'ordre de 1300 p. 100 sur une période de seize ans indiquent que les frais accessoires doivent être régis par la loi de la même façon que les taux de transport.

Les chemins de fer ont argué que les frais accessoires pour le transport du grain et des produits du grain suivent l'évolution des frais pour les autres articles. Que cela soit vrai ou non, les chemins de fer ont fixé les prix des services auxiliaire

à des niveaux que nous n'avons pas les moyens de payer.

Les tarifs pour les autres articles n'ont pas servi de base pour la réforme du tarif du Nid-de-Corbeau. Ils ne servent pas de base pour le calcul des taux de transport et ne devraient pas servir de base pour le calcul des frais accessoires pour le grain et les produits du grain de l'Ouest.

Nous ne demandons pas de subvention pour les frais accessoires. Nous demandons simplement que ces frais soient calculés de la même façon que les frais de transport, c'est-à-dire les coûts variables des chemins de fer en plus d'une contribution fixe. Les revenus et les gains des chemins de fer pour le grain et les produits du grain continueront d'être entièrement protégés et nous pourrions avoir confiance, parce que nous saurons que tous les frais que nous devons subir pour le transport de notre grain et de nos produits sont protégés par la loi.

RECOMMANDATION

En conséquence, nous recommandons que l'on ajoute après l'article 47 du projet de loi C-155, l'article suivant:

«47A (1) Les frais accessoires sont des frais imposés pour des services rendus par une compagnie de chemin de fer qui s'ajoutent au mouvement principal du grain.

(2) La Commission peut, par ordonnance, prévoir à combien seront fixés les frais accessoires, mais ce

montant ne devra jamais excéder un montant qui à son avis, représente les coûts variables des services accessoires plus 20 p. 100.»

X

TAUX APPLICABLES AUX WAGONS AUTRES QUE LES WAGONS
COUVERTS, LES WAGONS À TRÉMIE OU LES WAGONS-CITERNES
FOURNIS PAR LES EXPÉDITEURS

Les articles 50 et 51 du projet de loi C-155 prévoient que les taux applicables au mouvement du grain par wagons de chemin de fer autres que des wagons couverts, des wagons à trémie ou des wagons-citernes fournis par les expéditeurs peuvent excéder celui que prévoit l'article 43. Cependant, le montant ne doit pas dépasser ce qui est nécessaire pour la prise en compte de la différence des coûts.

La méthode de base d'établissement des taux prévus par le projet de loi C-155 est d'arrêter des coûts variables annuels pour les chemins de fer, d'y ajouter une contribution de 20 p. 100 et de tenir compte de l'ensemble des coûts et de la contribution dans l'échelle des taux qui est révisable tous les ans. Les coûts d'un endroit à un autre ne sont pas réfléchis dans les taux.

Cependant, s'il s'agit de mouvements du grain par certains types de wagons de chemin de fer, les taux doivent refléter les coûts spécifiques. Cette méthode n'est pas conforme à la méthode de base d'établissement des taux.

Si le projet de loi C-155 avait été adopté par le Parlement il y a vingt ans, des dispositions comme celles des articles 50 et 51 auraient découragé le remplacement des wagons couverts par des wagons à trémie pour le mouvement du grain. Le projet

de loi C-155 ne devrait pas comprendre des dispositions qui étouffent ou découragent l'efficience ou la mise au point de nouveaux types d'équipement de chemin de fer. Les taux prévus pour le mouvement du grain et de produits du grain, peu importe le genre d'équipement utilisé, devraient être les mêmes.

RECOMMANDATION

Nous demandons respectueusement que les articles 50 et 51 soient éliminés du projet de loi C-155.

XI

TAUX SUR LIGNES CONJOINTES

Les articles 48 et 49 du projet de loi C-155 traitent des taux sur lignes conjointes. Ces articles prévoient que lorsqu'il y a mouvement sur lignes conjointes, (c'est-à-dire des mouvements de grain sur les lignes de deux compagnies de fer ou plus), les taux peuvent excéder ceux applicables lorsqu'il y a mouvement sur une seule ligne. Le montant du supplément doit être autorisé par la Commission canadienne des Transports.

Le libellé de l'article 49(1), même s'il n'est pas très clair, laisse entendre que lorsque le mouvement sur lignes conjointes se fait seulement dans le voisinage d'un port pour fins de déchargement, le taux d'une ligne simple devrait s'appliquer.

Les broyeurs s'objectent aux dispositions sur les lignes conjointes contenues au projet de loi C-155, pour les raisons suivantes:

- a) Comme dans le cas des types de wagons, un genre de coût est choisi pour avoir une influence directe sur les taux. Cela est contraire à l'économie du projet de loi qui relie les taux au coût.
- b) Les exportations passant par le port de Prince Rupert et venant de transformateurs situés seulement sur les lignes du Canadien Pacifique seront découragées parce que les taux applicables seront supérieurs à ceux applicables

lorsque les exportations passent par Vancouver (même si le paragraphe 44(1) prévoit qu'il y aura parité entre Vancouver et Prince Rupert).

- c) Le libellé du paragraphe 49(1) n'est pas clair.

RECOMMANDATION

Les broyeurs de l'Ouest, en conséquence, demandent que les articles 48 et 49 du projet de loi C-155 soient éliminés du projet de loi.

Si ces articles devaient demeurer, nous suggérons que le libellé du paragraphe 49(1) soit modifié de la façon suivante:

- a) que les mots suivant les mots lignes conjointes, à la ligne (9) du paragraphe 49(1) soient éliminés,

- b) que le paragraphe suivant soit ajouté:

«Les taux applicables aux mouvements sur lignes conjointes ne peuvent pas dépasser le montant prévu à l'article 43 lorsque le mouvement sur lignes conjointes a lieu dans le voisinage d'un port pour fins de déchargement ou de transbordement à une autre compagnie de chemin de fer pour que le transport se poursuive».

XII

OBJECTIFS DE RÉSULTAT

L'article 21 du projet de loi C-155 prévoit que le Gouverneur en conseil peut, par règlement, à l'issue d'un examen, prévoir la fixation, en tonnes, des objectifs de résultat à atteindre en ce qui concerne le transport et l'expédition du grain par les participants au système.

Il serait bon de remarquer qu'au début du processus de révision du tarif du Nid-de-Corbeau, le Gouvernement considérerait que pour recevoir une indemnisation additionnelle, les chemins de fer devraient établir des objectifs de résultat. Au cours des discussions et des réunions de groupes de travail, les chemins de fer ont demandé que les objectifs de résultat ne soient pas exigés seulement des chemins de fer, mais aussi des expéditeurs. L'article 21 démontre que sur ce point, leurs arguments ont été retenus.

Ce qui préoccupe principalement les broyeurs de l'Ouest dans les dispositions relatives aux objectifs de résultat contenus dans le projet de loi C-155, c'est le fait que ces objectifs doivent être calculés seulement en tonnes. Cela ne satisfait pas aux besoins des transformateurs pour deux raisons:

- 1) Les produits finis sont transportés en volume important mais beaucoup plus modeste que ceux du grain. De l'ensemble des marchandises transportées,

le grain constitue beaucoup plus de 90 p. 100 alors que les produits finis représentent moins de 10 p. 100. En conséquence, les primes ou les sanctions calculées en fonction du volume n'auront probablement que peu d'importance pour le secteur de la transformation. Les chemins de fer seront peu encouragés à atteindre les objectifs de rendement pour le produit à cause du volume relativement modeste impliqué. En conséquence, même si le projet de loi semble s'intéresser très vaguement à la question des objectifs de rendement, il ne semble pas définir la question de façon efficace ou adéquate lorsqu'on la considère du point de vue du secteur de la transformation.

Lorsqu'on limite la question des objectifs de rendement aux critères du volume transporté, on évite de définir le rendement des chemins de fer exigé par les utilisateurs. L'aspect le plus important est une utilisation efficiente des wagons. Le projet de loi C-155 ne contient aucune obligation claire et directe pour les chemins de fer d'utiliser leurs wagons d'une façon efficiente et d'assurer que leurs aller et retour se font rapidement.

RECOMMANDATION

Les broyeurs de l'Ouest, en conséquence, recommandent que l'alinéa 21(1)(a) du projet de loi C-155 soit modifié en ajoutant après le mot tonne, à la deuxième ligne, les mots «et en utilisation d'équipement».

XIII ÉTABLISSEMENT DES COÛTS DES CHEMINS DE FER

Nous ne vous apprendrons rien de nouveau en disant que le sujet de l'établissement des coûts des chemins de fer est un sujet controversé. Les broyeurs de l'Ouest ne sont pas entièrement satisfaits de l'équité et de l'objectivité de la méthode d'établissement des coûts adoptée en vue de la réforme du tarif du Nid-de-Corbeau. Cependant, le paragraphe 38(1) du projet de loi C-155 prévoit un examen des coûts par la Commission canadienne des Transports, au plus tard le 31 mars 1986. À la condition que la Commission ait les mains raisonnablement libres lors de cet examen des coûts et que les parties intéressées comme les broyeurs de l'Ouest puissent participer à cet examen et y exprimer leurs opinions, les broyeurs de l'Ouest pensent que cet examen des coûts constituera une occasion appropriée pour étudier de nouveau les questions de coûts.

Cependant, l'alinéa 38(2) (b) prévoit que la Commission, en faisant son examen des coûts, devra calculer les coûts en capital conformément au paragraphe 276(3) (b) de la Loi sur les chemins de fer et effectuer tout rajustement qu'elle estimera justifié compte tenu des risques afférents au mouvement du grain. L'alinéa 276(3) (b) de la Loi sur les chemins de fer prévoit que la Commission, en déterminant les coûts variables de tout mouvement, doit calculer les coûts en capital dans tous les cas à l'aide du coût en capital approuvé par la Commission pour la compagnie de chemin de fer du Canadien Pacifique.

Il est important que la Commission fasse son travail de façon indépendante dans cet examen des coûts. Le projet de loi C-155 ne semble pas limiter cette discrétion, sauf en ce qui a trait aux coûts en capital. L'une des raisons pour lesquelles on exige l'utilisation des coûts en capital du Canadien Pacifique est qu'il s'agit là d'une aubaine pour le Canadien National qui n'est pas en position de payer des taxes. La référence à l'alinéa 276(3)(b) de la Loi sur les chemins de fer crée de la méfiance parce que cette disposition limite la liberté d'action de la Commission dans le calcul des coûts en capital.

Les broyeurs recommandent que la Commission ait l'entière liberté de choisir la méthode pour calculer les coûts en capital, cette liberté comprenant celle de déterminer les coûts en capital réels du chemin de fer dont on est à établir les coûts. Les coûts en capital feraient alors partie de la même catégorie que les coûts d'exploitation.

On pourrait prévoir une indemnité en faveur du Canadien Pacifique Limitée afin de compenser ses coûts en capital plus élevés (s'il y en a) semblable à ce que prévoient les articles 56 et 57 pour la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada afin de compenser pour ses frais d'exploitation qui seraient plus élevés.

RECOMMANDATION

Les broyeurs recommandent que les alinéas 38(2) (a) et (b) du projet de loi C-155 soient modifiés de façon à se lire comme suit:

«Dans l'examen et la détermination des coûts visés au paragraphe (1), la Commission doit:

- (a) tenir compte de tous les coûts à prévoir, y compris les coûts en capital, pour favoriser l'efficacité du réseau ferroviaire et son adaptation à l'évolution des besoins en matière de mouvements du grain;
- (b) en calculant les coûts en capital en vertu de l'alinéa (a), la Commission canadienne des Transports effectue tout rajustement qu'elle estime justifié, compte tenu des risques afférents aux mouvements du grain.»

XIV

APPLICATION DE DISPOSITIONS D'AUTRES LOIS

Le paragraphe 34(2) du projet de loi C-155 prévoit l'application des dispositions de la Loi sur les chemins de fer relatives aux tarifs de taxes et aux taxes, à l'exception des articles 276 et 278.

Le paragraphe 34(3) prévoit l'application des articles 329 et 330 de la Loi sur les chemins de fer en ce qui a trait aux coûts prévus.

Il n'est pas clair que d'autres dispositions de la Loi sur les chemins de fer, de la Loi nationale sur les transports ou de toute autre loi doivent s'appliquer en fonction de ce projet de loi.

Étant donné qu'on traite explicitement de certains articles de la Loi sur les chemins de fer, on peut en déduire qu'aucun autre article de cette loi ou de toute autre loi ne s'applique.

Les broyeurs de l'Ouest suggèrent que, sauf incompatibilité, les dispositions de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi nationale sur les transports devraient s'appliquer au transport du grain de l'Ouest et de ses produits.

Par exemple, les expéditeurs devraient pouvoir profiter de l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer touchant l'obligation des chemins de fer d'assurer que le transport du grain

se fera grâce à de l'équipement convenable et adéquat. Les broyeurs de l'Ouest ne pourraient accepter que cet article ne s'applique pas à eux. La partie IV de la Loi nationale sur les transports prévoit la juridiction générale de la Commission canadienne des Transports. Sauf lorsqu'il y a incompatibilité avec des dispositions du projet de loi C-155, les expéditeurs devraient pouvoir faire appel à la Commission canadienne des Transports et celle-ci devrait pouvoir exercer de plein droit sa juridiction sur les compagnies de chemins de fer.

RECOMMANDATION

En conséquence, les broyeurs de l'Ouest suggèrent que le projet de loi C-155 soit modifié en vue de prévoir:

«Pour plus de précision, les dispositions de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi nationale sur les transports s'appliquent au transport, à l'expédition et à la manutention du grain en vertu de cette loi, sauf incompatibilité avec les dispositions de cette loi.»

ANNEXE I

P.C. 1976-894

le 13 avril 1976

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL,
à la recommandation du ministre des Transports, conformément à
l'article 64 de la Loi nationale sur les transports, a le plaisir
de modifier les ordonnances et décisions suivantes de la Commission
canadienne des Transports:

- (a) Ordonnance n^o R-16824 du 27 juin 1973;
- (b) Ordonnance n^o R-17016 du 2 août 1973; et
- (c) toute autre Ordonnance ou décision de la Commission
canadienne des transport qui serait incompatible avec
le paragraphe (d) des présentes

afin de prévoir ce qui suit:

- (d) les taux ou parties de taux qui suivent pour le mouve-
ment local ou vers l'exportation de farine de colza et
d'huile de colza depuis les usines de broyage de colza
situées à Altona, Nipawin, Saskatoon et Lethbridge,
sont fixés chaque année à des niveaux compensatoires
minimums:

- (i) les taux pour la farine de colza et l'huile de
colza en direction de l'Ouest;

- (ii) les taux pour l'huile de colza en mouvement vers l'Est; et
- (iii) les parties des taux touchant le mouvement de la farine de colza vers l'est de Thunder Bay ou d'Armstrong, Ontario.

ANNEXE II

Comparaison des coûts du transport du canola broyé dans l'Ouest et dans l'Est du Canada dans l'hypothèse où il y a parité jusqu'à Thunder Bay et un taux compensatoire minimum au-delà.

L'Ouest canadien
par exemple, Lloydminster

Huile:

De Lloydminster à Thunder Bay		
\$.2455(1) par 100 livres		
à 904(2) livres	\$ 2.22	
De Thunder Bay à Hamilton		
\$1.30(3) par 100 livres		
à 904(2) livres	<u>\$11.75</u>	
Sous-total:		<u>\$13.97</u>

Farine:

De Lloydminster à Thunder Bay		
\$.2455(1) par 100 livres		
à 1278(4) livres	\$ 3.14	
De Thunder Bay à Hamilton		
\$1.30(1) par 100 livres		
à 1278(4) livres	<u>\$16.61</u>	
Sous-total:		<u>\$19.75</u>
TOTAL:		<u>\$33.72</u>

L'Est canadien
par exemple, Hamilton

Grain:

De Lloydminster à Thunder Bay		
\$.2455(1) par 100 livres		
à 2204 livres		\$ 5.41

Montant reporté

\$ 5.41

Frais de

à l'exclusion des coûts affectant
aussi les broyeurs de l'Ouest
(estimation)

\$ 4.20

Frais de transport sur les
Grands Lacs

\$13.50

TOTAL:

\$23.11

Avantage pour l'Est du Canada : $\$33.72 - \$23.11 = \$10.61$ par tonne.

-
- (1) Échelle des taux de base légaux ajustés tel que prévu par le groupe de travail de Transport Canada sur les taux
 - (2) 41 p. 100 d'huile
 - (3) Taux pour la farine en vertu de l'Ordonnance n^o R-35390 du R.T.C. du 14 juillet 1983 pour le mouvement de Thunder Bay à Hamilton, qui inspire le taux pour l'huile.
 - (4) 58 p. 100 de farine
 - (5) En vertu de l'Ordonnance n^o R-35390 du R.T.C. du 14 juillet 1983.

APPENDICE "TRPT-91"

LES BROYEURS DE COLZA CANOLA
DE L'OUEST CANADIEN

COMMENTAIRES FORMULES PAR
LES BROYEURS DE COLZA CANOLA DE L'OUEST CANADIEN
A LA DEMANDE DU
COMITE PERMANENT DES TRANSPORTS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES
SUR LE DEUXIEME RAPPORT DU
GROUPE D'EXAMEN DU TAUX COMPENSATOIRE MINIMUM APPLICABLE AUX PRODUITS
OLEAGINEUX (D.R. ALLEN) PUBLIE LE 30 JUIN 1983

LE 5 AOÛT 1983

COMMENTAIRES FORMULES PAR LES BROYEURS DE COLZA CANOLA DE L'OUEST CANADIEN
A LA DEMANDE DU COMITE PERMANENT DES TRANSPORTS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES
SUR LE DEUXIEME RAPPORT DU GROUPE D'EXAMEN DU TAUX COMPENSATOIRE MINIMUM
APPLICABLE AUX PRODUITS OLEAGINEUX (D.R. ALLEN) PUBLIE LE 30 JUIN 1983

A. COMMENTAIRES DE PORTEE GENERALE

1. L'examen a été mené à la suite de l'énoncé de politique publié le 1^{er} février 1983 par le gouvernement du Canada. Cet énoncé préjugait la question en affirmant que les taux commerciaux devraient s'appliquer après le 1^{er} août 1983 aux envois d'huile et de farine de colza Canola à l'est de Thunder Bay.

La seule conclusion à tirer, c'est qu'on a organisé cet examen pour établir dans quel délai la position établie d'avance du gouvernement devrait être mise en oeuvre.

2. Le rapport s'attache aux répercussions passées et non futures des taux commerciaux. Par conséquent, le rapport:

a) ne tient aucunement compte des nouvelles installations de broyage du colza Canola construites récemment en Ontario et qui fonctionneront à plein régime en août 1983;

b) ne tient aucunement compte de la part rapidement croissante des marchés du colza Canola servis par les broyeurs du colza Canola de l'Ontario;

c) inclut dans les comparaisons de coûts l'aide au transport marchandises qui a pris fin le 31 mars 1983.

3. Le rapport tend à montrer que dans le passé, les broyeurs de colza Canola de l'Ouest ont été avantagés par rapport à leurs homologues de l'Ontario, mais il ne montre pas pourquoi le broyage du colza Canola dans l'Est a pris de l'expansion.

sion, passant de presque rien il y a cinq ans à 80 000 tonnes en 1982 et à quelque 225 000 tonnes en 1983-1984.

4. Le rapport tente de reconstruire le passé en faisant la supposition que le projet de loi C-155 était en vigueur de 1978 à 1981, accompagné d'une gamme de taux commerciaux supérieurs et inférieurs appliqués à l'huile et à la farine à l'est de Thunder Bay.

Le rapport, sur la foi de cette analyse, tente alors de montrer que si cela s'était produit et prise dans son ensemble, l'industrie du broyage du colza Canola de l'Ouest aurait comblé en 1981, par les marchés d'exportation, l'effet négatif produit par le tarif marchandises intérieur majoré.

Il y a lieu de mettre fortement en doute cette façon de procéder, pour les raisons suivantes:

- a) elle ne rend pas compte de l'effet du marché intérieur perdu et du volume des exportations de l'Est, qui ont compté pour 55 p. 100 des envois de l'industrie en 1982;
- b) elle ne montre pas comment ce volume aurait été comblé par le marché d'exportation dans les régions de l'Ouest;
- c) elle ne rend pas compte de l'effet des installations élargies de broyage du colza Canola en Ontario qui entrent en activité au mois d'août 1983, et n'envisage pas l'expansion future du broyage du colza Canola dans l'Est;
- d) elle ne rend pas compte de l'effet produit par la substitution du marché extérieur moins stable (en volume et en prix) au marché intérieur relativement plus stable;
- e) elle ne rend pas compte des risques sensiblement plus élevés auxquels donne lieu le marché extérieur;

f) elle ne rend pas compte de la marge que perd le broyage avec les marchés d'exportation à prix inférieurs, plus bas de l'ordre de 20 \$ à 25 \$ la tonne de graine;

g) elle ne tient pas compte du fait que les broyeurs de l'Ouest ont fonctionné au-dessous de la capacité économique dans le passé, même en comprenant les mouvements à l'est de Thunder Bay, et que tout effet favorable du projet de loi C-155 était nécessaire pour redresser cette situation.

5. Pour l'essentiel, le rapport fait la comparaison de l'industrie du broyage du colza Canola de l'Ouest avec l'industrie du broyage du soja de l'Ontario en raison de la période choisie pour mener l'analyse. Cela enlève à une bonne partie du rapport toute pertinence à l'égard de la seule question débattue, qui est la suivante: "Où le colza Canola cultivé dans l'Ouest sera-t-il broyé après le 1^{er} août 1983, en Ontario ou dans les Prairies?"

6. Le rapport tente de montrer que la part du marché détenue par l'huile de soja a diminué parce que les broyeurs de l'Ouest vendent l'huile de colza Canola à prix trop bas au marché de Toronto, en comparaison de l'huile de soja. Il pêche sur les points suivants:

a) il ne reconnaît pas les autres facteurs techniques et facteurs de qualité qui ont entraîné le remplacement de l'huile de soja par l'huile de colza Canola;

b) il ne reconnaît pas que partout dans le monde, l'huile de colza Canola se vend moins cher que l'huile de soja;

c) il ne reconnaît pas que les prix du colza Canola sont établis par négoce sans lien de dépendance, tandis que la plupart du temps, les prix de l'huile de soja brute sont transigés entre les divisions d'une même compagnie et reflètent les méthodes comptables de la société bien plus que la valeur marchande;

d) il ne reconnaît pas que l'usine de Windsor, ces dernières années, a ven-

du l'huile de colza Canola à rabais par rapport à celle de l'Ouest canadien. Depuis l'entrée en activité de l'usine M.L.M. de broyage du colza Canola à Windsor, la raffinerie de Toronto de la société Monarch Fine Foods s'est faite une règle d'obtenir des prix des broyeurs de l'Ouest pour ensuite faire fournir l'huile par l'usine M.L.M. à rabais par rapport à ces prix;

e) il ne reconnaît pas que ce sont les broyeurs de colza Canola de l'Ontario qui ont accru leur part du marché récemment élargi de l'huile de colza Canola, aux dépens de leurs propres producteurs de soya.

Huile de colza Canola fournie par les broyeurs de l'Ontario (chiffres estimatifs):

1979 - 6 600 t	1982 - 32 000 t
1980 - 14 000 t	1983-84 - 93 000 t
1981 - 24 000 t	

7. Le rapport ne présente aucune indication que les données de base ont été vérifiées. Si la CCT avait mené une enquête officielle, elle aurait pu:

a) établir les valeurs marchandes réelles sans lien de dépendance de l'huile de soya;

b) établir les volumes réels de colza Canola broyé en Ontario et leur part des marchés de l'huile et de la farine de colza Canola;

c) établir le coût réel des mouvements à l'est de Thunder Bay de la graine de l'Ouest qui est broyée en Ontario.

8. Le rapport tente de comparer le coût des mouvements de l'huile et de la farine de colza Canola depuis l'Ouest canadien vers les marchés situés à l'est de Thunder Bay avec le coût des mouvements à l'est de Thunder Bay de la graine de colza Canola cultivée dans l'Ouest et destinée à être broyée en Ontario.

C'est là la seule partie du rapport qui traite la question fondamentale de savoir où sera broyé le colza Canola cultivé dans l'Ouest.

Toutefois, cette partie du rapport tire des conclusions erronées en raison de la démarche utilisée.

Les comparaisons du coût des mouvements de la graine destinée au broyage en Ontario avec le coût des mouvements des produits depuis les producteurs de l'Ouest ne devraient porter que sur la partie du transport située entre Thunder Bay et l'usine de broyage de l'Est. Aux termes du projet de loi C-155, le coût des mouvements jusqu'à Thunder Bay de la graine et des produits provenant de l'Ouest est le même. On a appliqué le principe de la parité à cette partie du transport et la structure des taux à l'ouest de Thunder Bay n'est pas remise en question.

La question à débattre est celle du coût relatif des mouvements de graine et des mouvements de produits depuis Thunder Bay à destination des usines de broyage du colza Canola situées dans l'Est.

a) Coûts d'entrée et de sortie

i) Le rapport laisse de côté Windsor et Hamilton comme centres de raffinage de l'Est canadien pour s'attacher à Toronto, Montréal et Québec, afin de rendre compte des frais élevés de nouvelle livraison de l'huile et de la farine depuis les broyeurs de colza Canola de l'Ontario. En fait, c'est dans ces marchés à fort volume que le broyage du colza Canola prendra de l'expansion dans l'avenir sans que puissent s'y appliquer les frais de nouvelle livraison.

ii) Inclure les frais de nouvelle livraison sur courte distance pour le colza Canola broyé en Ontario fait disparaître en réalité l'avantage sur lon-

gue distance des broyeurs de l'Ouest.

iii) Les coûts de nouvelle livraison de sortie se fondent sur le tarif publié et sur les taux estimatifs du camionnage. Comment les produits sont réellement transportés et à quel taux n'est pas précisé dans le rapport.

iv) Les coûts d'entrée mentionnés des mouvements de graine vers les usines de broyage de l'Ouest sont au-dessous de la vérité. Dans certains cas, ils peuvent atteindre 24 \$ la tonne de graine. De même, les broyeurs de l'Ouest achètent la graine en passant par les élévateurs ruraux et les stations de ramassage, et il n'a pas été tenu compte de ces frais.

Inclure les frais d'entrée des mouvements de graine à destination des broyeurs de l'Ouest et les frais de nouvelle livraison de l'huile et de la farine des broyeurs de l'Est jette la confusion dans les comparaisons; ces frais devraient être exclus de toute comparaison.

b) Frais de manutention de la graine occasionnés aux broyeurs de l'Ontario

i) Il n'est pas fondé d'inclure les frais de 15 \$ la tonne de graine de manutention à l'élévateur primaire dans le calcul du coût du transport de la graine destinée au broyage en Ontario. Les broyeurs de l'Ontario achètent la graine en magasin à Thunder Bay et les frais d'élévateur primaire sont assumés par les agriculteurs de l'Ouest, comme d'ailleurs le coût du transport de la graine jusqu'à Thunder Bay.

ii) Des frais de manutention de 10,20 \$ la tonne de graine à Thunder Bay sont inclus dans le coût du transport de la graine en Ontario. Ces frais comprennent des coûts également assumés par les broyeurs de l'Ouest, notamment des frais de classement, de nettoyage et de mélange. Environ la moitié de ces frais n'est pas justifiable.

c) Réduction du coût de la graine en raison
de la majoration du Nid-de-Corbeau

Cela ne devrait pas figurer dans la comparaison. Toute réduction du coût de la graine en raison de la majoration du tarif légal n'a d'effet que dans l'Ouest. Les prix de la graine en magasin à Thunder Bay faits aux broyeurs de l'Est ne changeront pas; cela est bien documenté. Pour les broyeurs de l'Ouest, toute réduction du coût de la graine se reflétera dans les frais de transport plus élevés frappant les produits jusqu'à Thunder Bay: c'est là le principe fondamental de la parité.

d) Taux commerciaux appliqués à l'huile et à la farine de l'Ouest canadien

Le rapport donne des exemples peu réalistes d'estimations de taux commerciaux applicables à l'huile et à la farine de colza Canola provenant des broyeurs de l'Ouest et transportées à l'est de Thunder Bay. Et même, dans certains cas, la partie inférieure du tarif commercial est plus basse que les M.C.R. Cela est incompréhensible.

La mise en oeuvre de la recommandation du rapport libérerait de la réglementation les taux ferroviaires applicables à l'huile et à la farine de colza Canola transportées à l'est de Thunder Bay, et ces taux seraient fixés par les chemins de fer. Ces derniers ont toujours fait état de leur opposition aux taux M.C.R. et il n'y a pas de raison de croire qu'ils accorderaient des taux inférieurs ou même égaux aux taux M.C.R., sauf peut-être pour inciter le gouvernement à supprimer la réglementation!

En fait, les chemins de fer, une fois maîtres d'établir le tarif, n'auraient aucune raison d'imposer des taux commerciaux affectés d'une marge bénéficiaire sur les coûts variables à long terme inférieure à 20 p. 100. Si

les produits des broyeurs de l'Ouest ne vont pas à l'est, ils iront à l'ouest et les chemins de fer obtiendront leur majoration de 20 p. 100 de la formule révisée du Nid-de-Corbeau. Si ni l'un ni l'autre ne se produit, alors la graine brute ou les autres récoltes iront à l'exportation avec une majoration garantie de 20 p. 100.

Un exemple plus réaliste de tarif commercial qu'on attendrait de la part des chemins de fer serait un minimum des coûts variables à long terme plus 20 p. 100 jusqu'à un maximum égal ou supérieur à celui appliqué aux produits du tournesol.

De toute façon, la conclusion tirée échappe à toute logique. On n'a qu'à regarder l'augmentation très marquée du broyage du colza Canola en Ontario, à une période où les broyeurs de l'Ouest avaient les M.C.R. plus de l'aide accordée au transport des marchandises, pour établir que ces comparaisons de coûts, fournies au fond par les broyeurs de l'Est, sont pleines de parti pris et déformées d'au moins 40 \$ la tonne en faveur des broyeurs de l'Est.

B. COMMENTAIRES SUR LES EVALUATIONS ET LES RECOMMANDATIONS FORMULEES1. Le principe

Le rapport recommande l'adoption du principe des taux commerciaux au-delà de Thunder Bay.

Nous notons qu'en faisant cette recommandation, l'auteur abonde entièrement dans le sens de la position préjugée de l'énoncé de politique gouvernementale publié le 1^{er} février.

L'auteur non seulement ne fait aucun cas des points mentionnés en A n^{os} 2 à 8 ci-dessus, mais il semble aussi prendre en compte des jugements erronés pour arriver à cette conclusion.

a) Le rapport affirme: "L'égalité du tarif marchandises entre produits bruts et finis en vue de servir les marchés intérieurs ne semble pas avoir été la politique fédérale, et elle ne semble pas non plus être un principe réaliste d'établissement des taux."

Cela est contraire à la réalité: le principe de la parité du tarif marchandises applicable à la graine et aux produits a été accepté pour les produits du colza Canola dans le cadre du projet de loi C-155, à titre de politique fédérale concernant la partie des mouvements intérieurs jusqu'à Thunder Bay de même que les mouvements à l'exportation. L'adoption de cette politique, le gouvernement fédéral en fait état depuis plusieurs années et cette même politique fédérale s'est appliquée à la farine de blé et à l'avoine aplatie destinées aux marchés intérieurs.

b) L'auteur justifie cette conclusion en tentant de montrer que les broyeurs de l'Ouest ne se trouveront pas en pire situation dans l'ensemble, après examen

du projet de loi C-155, et il n'a fait aucun cas de nombreuses préoccupations soulevées dans son propre rapport.

i) D'après le rapport, l'effet des taux commerciaux en direction est important: ils réduisent de 2 à 35 p. 100 les "marges dérivées" des broyeurs de l'Ouest.

ii) Le rapport tente alors de montrer que cet effet de la recommandation sera compensé par l'effet du projet de loi C-155. Même l'auteur a dû atténuer cette affirmation et il n'a pas tenu compte des points exposés en A n^{os} 2 à 8 ci-dessus.

Ce qu'a fait l'auteur, c'est de justifier l'enlèvement aux broyeurs de l'ouest du marché intérieur de l'Est en tentant de montrer que cet impact sensiblement négatif sera compensé avec le temps par la parité appliquée dans l'Ouest.

Du moins selon cette analyse, même après 4 ans les broyeurs de l'Ouest ne se trouveraient pas mieux après la révision du Nid-de-Corbeau qu'avant. Entre temps, ils subiraient un recul important, réalisé graduellement.

Cette affirmation est ridicule. Le gouvernement fédéral a justifié la révision du tarif du Nid-de-Corbeau aux yeux des agriculteurs de l'Ouest en soutenant qu'elle favoriserait la transformation à valeur ajoutée dans l'Ouest canadien. Le gouvernement fédéral n'a-t-il utilisé cet argument que comme truc destiné à amener les agriculteurs à croire que payer des taux majorés pour le grain d'exportation à la suite de la révision du Nid-de-Corbeau serait une bonne chose pour eux?

Même si rentrer dans ses frais était accepté comme objectif, le rap-

port contient de très nombreuses réserves et de nombreux si et mais sur la façon dont les broyeurs de l'Ouest compenseront, par les marchés d'exportation, l'effet négatif considérable des taux commerciaux appliqués à l'est de Thunder Bay.

Si l'effet négatif des taux commerciaux est présenté comme une certitude, le rapport peut seulement montrer la compensation de cet effet par les marchés d'exportation comme une possibilité éloignée reposant sur d'importants nouveaux programmes gouvernementaux et sur beaucoup de chance.

c) De même, en formulant sa recommandation, l'auteur laisse de côté nombre d'autres répercussions de cette recommandation qui ont été soulevées dans le rapport.

- Le rapport mentionne l'effet possible sur les utilisateurs de farine (pour l'alimentation du bétail), les conditionneurs d'huile comestible et les raffineries de l'Est, en fin de compte sur tous les consommateurs de l'Est, mais cet effet est mis de côté dans la recommandation finale.

- Non seulement il n'est pas tenu compte de l'effet produit sur les consommateurs de l'Est par la majoration du tarif marchandises appliqué aux produits du colza Canola, mais il y a la question connexe de l'accès des consommateurs de l'Est à des sources concurrentielles de farine et d'huile.

Si l'huile et la farine de colza Canola de l'Ouest sont exclues des marchés de l'Est en raison du tarif marchandises commercial, 5 fournisseurs concurrentiels sur 7 seront perdus aux consommateurs de l'Est. Les deux sociétés fortement intégrées qui restent, lesquelles broient le colza Canola et le soya et contrôlent la plus grande partie de la capacité de raffinage de l'Est canadien, seront en mesure de fixer les prix de l'huile et de la farine de colza Canola et de soya dans un climat de concurrence sensiblement réduite.

d) A la page 20 du rapport sont mentionnées les sources les plus probables d'approvisionnement en huile et en farine pour l'Est canadien, si les envois de produits du colza Canola de l'Ouest dans l'Est étaient réduits ou cessaient tout à fait.

En résumé, on a envisagé plusieurs effets, et nous convenons qu'ils se produiraient probablement.

- Le colza Canola cultivé dans l'Ouest serait broyé dans les usines de l'Ontario.

- Il y aurait broyage accru du soya (de provenance américaine).

- On importerait des Etats-Unis de l'huile et de la farine de soya.

- D'autres huiles seraient importées en provenance du reste du monde.

- D'autres installations de broyage du soya seraient construites en Ontario ou au Québec (pour la transformation du soya de provenance américaine).

Cette partie du rapport montre clairement qu'il y aurait déplacement de l'industrie du broyage du colza Canola vers l'Ontario si les produits du colza Canola de l'Ouest sont exclus des marchés de l'Est. Mais la recommandation n'en fait aucun cas.

On n'arrive pas à comprendre comment l'auteur du rapport peut recommander une politique fédérale dont l'effet pourrait bien être d'assujettir davantage l'Est du pays aux importations de soya, d'huile végétale et de farine de protéines, étant donné surtout que les Etats-Unis, qui sont connus pour mettre l'embargo sur les approvisionnements, sont le principal fournisseur.

Nous ne voyons pas comment cet impact prend place dans la stratégie économique globale et les priorités du pays.

e) Le rapport s'efforce de montrer que les marchés d'exportation vont remplacer les marchés intérieurs perdus, mais il ne rend pas compte du fait qu'en 1982, 56 p. 100 de tous les marchés d'exportation ont été servis par la voie

des ports canadiens de l'Est.

2. L'application graduelle du principe

Le rapport reconnaît l'effet désastreux des recommandations et considère comme essentielle l'application graduelle des taux commerciaux à la farine sur une période de quatre ans. L'auteur semble espérer que durant cette période, les broyeurs de l'Ouest auront compensé par le marché d'exportation la perte du marché intérieur.

Comme on l'a dit plus haut, même l'auteur a des réserves sur la probabilité que cela se produise, auquel cas l'effet d'ensemble produit sur les broyeurs de l'Ouest serait négatif. Le rapport ne montre pas comment l'application graduelle serait réalisée ni quelles en seraient les répercussions. L'auteur recommande l'application des taux commerciaux à l'huile en 90 jours sans mise en oeuvre graduelle. Nous ne saurions dire ce qui a amené l'auteur à la conclusion ironique que le tarif applicable à la farine devrait être mis en oeuvre graduellement, mais que le tarif applicable à l'huile ne devrait pas être mis en oeuvre graduellement.

3. La concurrence maritime

L'auteur reconnaît l'absence de concurrence intermodale qui fixerait une limite supérieure au tarif marchandises établi par les chemins de fer. Il recommande la construction d'un parc à réservoirs d'huile à Thunder Bay et d'installations d'entreposage et de manutention de la farine à d'autres ports des Lacs, tout cela avec l'appui du gouvernement fédéral.

Cette recommandation est juste, mais pour les mauvaises raisons. Le soutien par le gouvernement fédéral d'un terminus d'huile à Thunder Bay peut se justifier

par l'avantage qu'il vaut en soi au pays, au titre de l'augmentation des exportations canadiennes.

Après avoir recommandé des taux commerciaux qui fermeraient l'accès aux marchés intérieurs de l'Est et aux ports de l'Est canadien, l'auteur se contredit en recommandant que le gouvernement fédéral prenne des mesures propres à redonner cet accès et à faire la concurrence aux chemins de fer . Il est beaucoup plus pratique d'aborder la question d'une politique nationale des transports concernant le transport ferroviaire de manière à permettre l'accès de l'huile et de la farine de l'Ouest aux marchés et aux ports d'exportation de l'Est canadien.

4. Les exportations

Cette recommandation reconnaît la difficulté de compenser les marchés intérieurs perdus par les exportations, à moins que le gouvernement fédéral ne prenne d'importantes nouvelles mesures en matière de politique du commerce d'exportation.

A notre avis, une politique du commerce d'exportation de ce genre est nécessaire de toute façon et peut se justifier en soi. Elle ne devrait pas être une solution de compromis parce qu'une autre politique du gouvernement fédéral exclurait l'huile et la farine de l'Ouest des marchés de l'Est canadien.

5. Les programmes de soutien de l'industrie

Le rapport recommande que le gouvernement fédéral s'occupe très activement d'assurer aux broyeurs de l'Ouest toutes sortes de programmes de soutien. Encore une fois, cette recommandation s'impose pour tenter de contrebalancer la recommandation relative au tarif commercial.

Nous estimons que des programmes de ce genre devraient être mis à la disposition de l'industrie du broyage de l'Ouest là où ils sont nécessaires, comme il en est pour d'autres industries canadiennes.

6. Le rajustement

L'auteur recommande en outre encore un autre programme fédéral de soutien destiné à contrebalancer l'effet négatif de sa recommandation relative au tarif commercial.

7. L'approvisionnement

Cette recommandation est valable selon ses qualités intrinsèques; ici encore, elle ne devrait pas être considérée comme une solution de compromis.

8. L'examen

Le rapport recommande que soit mené un examen, avec quoi nous sommes d'accord si la recommandation désastreuse de l'auteur devait être mise en oeuvre.

9. La conclusion

Le rapport conclut que les broyeurs de l'Ouest "DEVRAIENT" bénéficier au bout du compte de tous les changements apportés pris dans leur ensemble.

Il y a beaucoup d'incertitude dans cette conclusion, même si l'auteur y est arrivé à l'aide des prémisses les plus optimistes. Un esprit impartial la trouvera faible et peu convaincante, à l'image de la superficialité du rapport sur lequel se fondent les recommandations et les conclusions.

C. RESUME DES COMMENTAIRES FORMULES SUR LE RAPPORT

- i) Pour l'essentiel, le rapport recommande la suppression de la réglementation des taux ferroviaires applicables à l'huile et à la farine de colza Canola

broyé de l'Ouest transportées à l'est de Thunder Bay. Toutefois, il ne fait pas l'examen des nombreux effets importants de pareille suppression de la réglementation et il ne formule même pas de commentaires à ce sujet.

ii) Le rapport ne montre pas comment la gamme de taux commerciaux qu'il utilise se traduirait en un tarif, sauf pour dire qu'il ne s'agit là que d'"exemples", et que les taux "réels" devront être négociés avec les chemins de fer (c'est-à-dire qu'ils seront fixés par ces derniers).

En outre, le rapport ne reconnaît pas que l'affaire survenue en vertu de l'article 23 original a résulté de ce que l'industrie était incapable de négocier avec les chemins de fer, il n'examine pas l'effet désastreux des taux appliqués à l'huile et à la farine de tournesol qui sont soi-disant "négociés" et il n'examine pas non plus l'effet des taux commerciaux négociés (c'est-à-dire fixés par les chemins de fer) sur le marché intérieur de l'Ouest.

iii) Le rapport donne des exemples irréalistes de taux commerciaux. Dans certains cas, ils sont inférieurs aux M.C.R. Cela est incompréhensible si l'on regarde les taux appliqués aux produits du tournesol ou si l'on songe au fait que si les produits du colza Canola de l'Ouest ne vont pas à l'est, ces produits ou la graine brute iront à l'ouest avec une marge bénéficiaire de 20 p. 100 garantie aux chemins de fer.

iv) En outre, le rapport n'examine pas l'effet produit par un tarif marchandises établi par le chemin de fer sur un trafic qui ne peut lui échapper comme celui de l'huile et de la farine de colza Canola. Il n'examine pas l'incidence de l'établissement des taux par le CP sur l'usine concurrentielle de broyage du soya et du colza Canola que possède le chemin de fer à Windsor. Le rapport ne montre pas comment les expéditeurs captifs d'huile et de farine de colza Canola vont

négocier avec les chemins de fer, qui ont le pouvoir de fixer les taux et qui détiennent le monopole du service. La concurrence que les chemins de fer s'imposeraient de livrer sur le marché est pure farce si l'on songe qu'ils sont concurrents pour les mouvements vers l'est et qu'il leur est garanti une majoration de 20 p. 100 sur ces produits ou sur les grains bruts dans leurs mouvements vers l'ouest.

v) Le rapport mentionne plusieurs éléments de politique commerciale et d'infrastructure qui sont nécessaires, mais il les présente comme des mesures nécessaires pour compenser l'effet des taux commerciaux. Nous avons noté que ces recommandations sont valables en elles-mêmes et doivent être mises en oeuvre de toute façon. D'ailleurs, elles sont également mises à la disposition des broyeurs de l'Ontario.

vi) Le rapport recommande la suppression de la réglementation à l'intention des chemins de fer mais assujettit l'industrie aux programmes gouvernementaux et à la tutelle politique.

vii) L'auteur ne donne aucune analyse coûts-avantages des nombreux programmes gouvernementaux recommandés en vue de contrebalancer l'effet désastreux de sa recommandation, en comparaison avec le coût de maintenir la structure du tarif réglementé.

viii) L'auteur ne donne pas la date de mise en oeuvre des nombreux programmes gouvernementaux ni des éléments de politique commerciale et d'infrastructure qui doivent être financés par le gouvernement fédéral pour compenser la perte des marchés situés à l'est de Thunder Bay. Il ne mentionne pas la myriade de ministères fédéraux qui devront inscrire ces mesures à leur budget et dont l'ap-

probation sera nécessaire. Il ne précise pas si ces fonds sont disponibles ni si ces mesures seront mises en oeuvre automatiquement, justifiées par la compensation du marché intérieur ou s'il faudra les justifier par leur valeur propre.

ix) Le rapport tente de faire valoir que les broyeurs de l'Ouest, tout bien considéré, feront à peu près leurs frais. Même si on l'accepte, cette optique est fondamentalement contraire à l'objectif du gouvernement de rehausser la transformation à valeur ajoutée dans l'Ouest canadien, et elle ne reconnaît pas que si l'industrie de l'Ouest n'améliore pas sa situation, elle continuera d'éprouver de graves difficultés.

x) Le rapport, dans la plupart des cas, ne mène pas l'examen et la vérification nécessaires et n'examine pas nombre de questions que soulève la politique qu'il recommande, et n'envisage pas non plus ses répercussions.

xi) La méthode utilisée est fort douteuse: on tente de reconstruire le passé et, ce faisant, on laisse de côté des changements fondamentaux qui se produisent aujourd'hui. Le rapport n'examine pas les répercussions futures du tarif commercial.

xii) Les comparaisons du coût du transport des produits du colza Canola de l'Ouest avec celui du transport de la graine de colza Canola destinée au broyage en Ontario ont été fournies par les broyeurs de l'Est et sont déformées en leur faveur d'au moins 40 \$ la tonne de graine.

En conclusion, nous trouvons ce rapport superficiel et plein de lacunes dans presque tous les domaines. Ce n'est certainement pas un rapport sur lequel un gouvernement ou un ministère juste et pondéré pourrait se fonder pour suppri-

mer la réglementation du tarif marchandises applicable à l'huile et à la farine de colza Canola à l'est de Thunder Bay.

Le tout respectueusement soumis par Les broyeurs de colza Canola de l'Ouest canadien, ce cinquième jour du mois d'août 1983.

APPENDICE "TRPT 92"

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS AU SUJET DU BILL C-155
PAR C.E. SWARTZ, PRÉSIDENT DE NORTHERN SALES CO. LTD.

La société Northern Sales Co. est une société complètement canadienne, qui s'occupe d'exportation de produits agricoles depuis sa création, en 1945. Elle joue le rôle d'agent exportateur pour la Commission canadienne du blé et expédie également sur les marchés internationaux maints produits canadiens, tels que des oléagineux, des grains de provende, des graines pour oiseaux, des légumineuses et toutes sortes de graines et de semences. Elle a développé à elle seule plus de nouveaux marchés à l'étranger que toutes ses concurrentes réunies. Elle est basée à Winnipeg et a des bureaux à Chatham (Ontario), Carman (Manitoba), Saskatoon (Saskatchewan), Lethbridge (Alberta) et Vancouver (C.-B.). Elle a également des usines de transformation à Fort Garry, Dufrost, Carman (Manitoba) et Saskatoon. Dans cette dernière ville, elle dispose de l'un des plus gros élévateurs du pays, ayant une capacité d'entreposage de 150 000 tonnes (5 500 000 boisseaux), où elle peut nettoyer des grains pour l'exportation et recevoir ou expédier plus de 400 wagons-trémies par semaine. Il arrive parfois que ses voies ferrées privées, à Saskatoon, servent de point de regroupement pour le transport de grains vers Churchill. Finalement, il nous est déjà arrivé d'expédier des trains unitaires.

Nous félicitons le gouvernement d'avoir pris l'initiative de la réforme du Nid-de-Corbeau. Nous ne pouvons continuer à vivre dans le passé, et le système qui était valable il y a 80 ans ne l'est plus aujourd'hui. Le tarif du Nid-de-Corbeau contribue maintenant plus à entraver qu'à stimuler l'expansion de l'Ouest.

En théorie, le maintien de faibles tarifs statutaires pour le transport des grains de l'Ouest devrait être considéré comme un atout pour les producteurs céréaliers de l'Ouest.

Cependant, les études, limitées, que nous avons entreprises au sujet des producteurs américains et canadiens ne confirment pas cette théorie. En effet, nous avons constaté que, dans des circonstances semblables, l'agriculteur canadien reçoit dans le meilleur des cas le même prix que son homologue américain, malgré des taux de fret qui ne représentent parfois que le sixième des taux américains.

Puisque l'on se prépare à réformer le système, il convient de se demander où sont les études portant sur les vrais bénéficiaires de la subvention du Nid-de-Corbeau? Ne serait-il pas grand temps d'étudier cela en détail? Beaucoup réclament le maintien de la subvention du Nid-de-Corbeau, mais il y a fort peu de justifications à cette demande. Les utilisateurs de grains de provende des provinces de l'Ouest, par contre, réclament le maintien du Nid-de-Corbeau pour continuer à obtenir des grains de provende bon marché des provinces de l'Ouest. Les faits ne semblent pas à être conformes à la théorie.

D'autres effets du tarif du Nid-de-Corbeau ne sont pas aussi obscurs. Ainsi, transporter des marchandises à perte ne peut certainement pas inciter le transporteur, qu'il soit privé ou nationalisé, à en demander plus que nécessaire. Cela ne peut pas non plus l'inciter à acheter de nouveaux équipements ou à bien entretenir les anciens. C'est d'ailleurs pourquoi le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les agriculteurs de

l'Ouest ont dû acheter ou louer des wagons, pour assurer l'exploitation du réseau, ce qui représente en fait une augmentation déguisée du tarif du Nid-de-Corbeau. Une autre conséquence du système actuel est que l'on est obligé de créer ou de conserver un système d'entreposage destiné à compenser l'extrême inefficacité du réseau. Le rapport annuel de la Commission canadienne du blé pour 1981-82 mentionne ainsi une déduction de 7,40 \$ la tonne pour l'entreposage et l'intérêt, alors qu'aux États-Unis ce facteur ne représente que 10 à 20 cents.

Il importe également de mentionner que les cent premiers et derniers mètres de chaque trajet effectué par les céréales suscitent beaucoup plus de dépenses que le tarif de transport pour les milliers de kilomètres intermédiaires. Est-ce que la subvention du Nid-de-Corbeau n'a pas en fait stimulé l'inefficience? Toute réforme destinée à combler l'écart entre le Nid-de-Corbeau et des tarifs complètement compensatoires devrait tenir compte de ces facteurs, dans le but de stimuler les gains d'efficience à toutes les étapes. Lorsque nous exportons, nous devons faire face à la concurrence sur les marchés mondiaux, mais nous devons également être compétitifs au plan national. Sinon, les producteurs verront leurs revenus diminuer, alors qu'ils sont déjà trop faibles. Dans un système stimulant la concurrence, nous pourrions développer notre capacité de transport des marchandises, de manière efficiente, ce qui permettrait à l'agriculteur d'augmenter sa production. Pour ce faire, le Bill C-155 ne devrait comprendre aucune limite de tonnage.

Il faut bien se rendre compte que la situation a beaucoup changé au cours des 80 dernières années, d'une manière parfois contraire à la viabilité des

transports ferroviaires. Il est probable que d'autres modes de transport sont plus efficaces et efficients pour certaines distances ou certains trajets, que leur gestion soit privée ou assurée par les groupes d'agriculteurs.

Toute solution au problème doit être suffisamment globale pour tenir compte non seulement des cultures actuelles de l'Ouest, mais aussi des cultures de l'avenir, et c'est d'ailleurs à ce sujet que le ministre de l'Agriculture m'a demandé de présenter un mémoire. Actuellement, le Bill C-155 se propose d'appliquer la solution du Nid-de-Corbeau à une liste de céréales énumérées dans l'annexe 1. Certes, on prévoit également d'allonger cette liste, s'il y a lieu, mais cela ne pourra intervenir qu'après-coup, suite à de nouveaux débats et à de nouvelles discussions. Pour ma part, j'estime que nous devons envisager cette situation à l'avance. Puisque nous recommandons déjà l'élimination des limites de tonnage, il s'ensuit que nous devrions pouvoir augmenter nos volumes de vente en fonction des besoins de nos clients. Les agriculteurs de l'Ouest sont d'ailleurs très efficaces lorsqu'il s'agit de servir de nouveaux marchés et de cultiver de nouvelles variétés. Par exemple, le colza est devenu notre deuxième culture en moins de 25 ans, alors qu'il n'était auparavant que rarement cultivé chez nous. C'est grâce à l'application du Nid-de-Corbeau au transport du colza que l'on a pu obtenir ces succès, qui font du Canada un fournisseur important du marché mondial d'huile végétale.

De nombreux autres produits ont aussi un potentiel considérable, à condition qu'ils soient traités avec égalité et que rien ne vienne entraver la

diversification des cultures. Pourquoi ne pas avoir mentionné d'autres cultures dans l'annexe 1, telles que les pois, les haricots, les lentilles, les graines de canari, les semences de fourrage, entre autres? Ces cultures sont déjà très importantes pour le Canada. Non seulement permettent-elles d'augmenter les revenus des agriculteurs, elles contribuent également à l'expansion de notre commerce international. Finalement, elles permettent à l'agriculteur d'avoir plus de choix pour organiser sa rotation culturale. Autre exemple: les légumineuses sont une source importante d'azote pour les sols et représentent le secteur agricole dont la croissance est la plus rapide, étant donné leur importance dans les régimes alimentaires étrangers. Il serait donc tout à fait inacceptable d'adopter un projet de loi aboutissant à restreindre les pouvoirs de gestion des sols des agriculteurs.

J'espère sincèrement que ces commentaires seront utiles aux membres du Comité. Si vous le souhaitez, je pourrais venir témoigner en personne, comme je l'ai indiqué à votre greffier.

Veuillez agréer l'expression de mes sentiments distingués.

C.E. Swartz

Président de Northern Sales Co. Ltd.

APPENDICE «TRPT-93»

DOSSIER PRÉSENTÉ

À

LA COMMISSION PERMANENTE DES TRANSPORTS
DE LA CHAMBRE DES COMMUNES DU CANADA,
AU SUJET DU PROJET DE LOI C-155,
LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

Par

La Compagnie Continental Grain (Canada) Ltée

et

Artic Grain Ltée

25 juillet 1983

DOSSIER PRÉSENTÉ À LA COMMISSION PERMANENTE DES TRANSPORTS

DE LA CHAMBRE DES COMMUNES DU CANADA,

AU SUJET DU PROJET DE LOI C-155

LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

1. Nos deux compagnies, la compagnie Continental Grain (Canada) Ltée («la compagnie Continental») et la compagnie Artic Grain Ltée («la compagnie Artic»), désirent tout d'abord remercier le Président et les membres de cette Commission de leur avoir permis de présenter ce dossier et de se présenter devant eux.

Sommaire

2. Nos deux compagnies expédient couramment leurs produits, criblures, criblures en boulettes et son en boulettes, tous des résidus du triage des céréales, sur les marchés d'exportation. Ils sont expédiés aux Taux du Nid-du-Corbeau, mais, à l'inverse des autres céréales, ils sont assujettis à des droits de magasinage. Croyant que nos produits font partie intégrante des opérations commerciales et du transport des céréales, nous demandons que deux amendements soient apportés au projet de loi C-155: le premier consistant à inclure les céréales en boulettes dans l'Annexe I du projet de loi C-155 et le second visant à assurer que les droits de magasinage ne soient plus exigés jusqu'à ce que l'administrateur du transport du grain ne se prononce sur la question des droits de magasinage. Autrement dit, nous croyons que nos produits sont du «grain» et devraient être traités comme tel dans le projet de loi C-155

Introduction

3. La compagnie Continental est une compagnie fédérale qui s'occupe depuis 1927 du commerce des céréales au Canada et qui possède des bureaux à Vancouver, Winnipeg et Montréal, sans compter quelques bureaux et installations de départ dans les Prairies. La compagnie Continental expédie par chemin de fer des criblures céréalières et des criblures en boulettes, des Prairies jusqu'aux complexes ferroviaires d'où elles sont exportées, principalement au Japon, à Taiwan, au Royaume Uni et aux Pays-Bas.

4. La compagnie Artic est une compagnie du Manitoba qui s'occupe depuis 1968 de l'exportation de criblures céréalières et de criblures en boulettes en provenance des Prairies, via Churchill au Manitoba et les ports de la Colombie-Britannique. La compagnie Artic, qui possède des bureaux à

Vancouver, Calgary et Churchill, s'occupe aussi de mise en boulettes des céréales.

CRIBLURES, CRIBLURES EN BOULETTES ET SON EN BOULETTES

5. Les criblures, qui consistent principalement en résidus de céréales, n'atteignant pas la haute qualité des critères de triage des céréales établis par la Loi sur les grains du Canada, étaient encore, il y a peu, des déchets avec peu ou prou de valeur commerciale. Le processus de mise en boulettes consiste simplement à broyer en poudre les criblures de son ou d'autres céréales, à injecter de vapeur cette poudre et à la comprimer en boulettes. C'est une invention toute récente, qui facilite la manutention en éliminant les problèmes causés par la poussière et qui augmente, à cause de la compression, tant la quantité que le poids pouvant être enmagasinés dans un volume donné, augmentant par cela même tant la quantité que le poids qu'il est possible de transporter dans un seul navire ou un seul wagon. La mise en boulettes élimine aussi les risques de germination, une fois dans le pays importateur, de graines indésirables.

6. Les criblures, les criblures en boulettes et le son en boulettes sont vendus en tant que provendes ou que fourrages pour les volailles ou le bétail. En 1982, les compagnies Continental et Artic ont exporté respectivement 200,000 et 40,000 tonnes de ces produits. Des détails quant aux exportations canadiennes de ces produits pour les années 1977 à 1981 sont donnés dans l'Annexe A. On notera que le volume de ces exportations augmente chaque année et que le volume brut des ventes dépassait 85,000,000 en 1981.

7. Les pays importateurs de ces produits utilisent une quantité croissante de criblures et de boulettes pour nourrir le bétail et les volailles, et nos deux compagnies (Continental et Artic), estiment que le volume des ventes continuera à croître, en autant que les prix restent stables et compétitifs. L'exportation de ce produit est un commerce entièrement nouveau, qui n'existait pas il y a 10 ans, et qui devrait, dans les années futures, accroître de façon significative les revenus des agriculteurs, car elle permet la vente de ce qui n'était jusqu'alors qu'un déchet.

LE TRANSPORT DES CRIBLURES, DES CRIBLURES EN BOULETTES ET DU SON

8. La Loi sur les grains du Canada fixe les qualités et les classes de céréales et, comme nous l'avons noté plus haut, les grains de céréales qui ne sont pas de la sorte, de la qualité ou de la taille désirée ou qui ont tout autre imperfection, sont séparés des classes supérieures approuvées et rejetés en tant que criblures.

9. L'objet de la Commission canadienne des blés, tel que défini par ses statuts, est de trouver, de façon méthodique, des débouchés pour les céréales cultivées au Canada, et cela autant sur le marché international que sur le

marché interprovincial. La Commission canadienne du blé est chargée, de concert avec l'Administration du transport du grain et le coordonateur des grains du contrôle de la livraison des céréales, par les agriculteurs, aux éleveurs ruraux, du chargement de ces céréales dans les wagons, de leur transport jusqu'aux ports pour y être importés, de la mise en place des wagons de céréales dans les voies de chargement pour le déchargement dans les éleveurs terminus et du transfert des céréales des éleveurs terminus à bord des navires. La Commission canadienne du blé ne reconnaît pas comme céréales les criblures, les criblures en boulettes ou le son en boulettes exportés par les compagnies Continental et Artic. Toutefois, c'est en tant que partie intégrante et indivisible du mouvement des céréales que les criblures, les criblures en boulettes et le son en boulettes sont transportés des lieux où ils ont été produits ou mis en boulettes, dans les Prairies, jusqu'aux ports d'où ils seront exportés. Ils sont transportés dans le même genre de wagon et dans les mêmes convois que les autres céréales destinées à l'exportation. Dans les cas de congestion dans les gares de triage ou dans les éleveurs terminus, ce sont les compagnies de chemin de fer, la Commission canadienne du blé ou l'exploitant du terminal qui prennent la décision à savoir quelles céréales, criblures ou boulettes seront déchargées et à quel endroit. Les consignataires n'ont aucun contrôle sur la mise en place des wagons lors du déchargement ou sur le déchargement même des wagons dans les éleveurs terminus.

TARIFS ET DROITS

10. En 1959, la Cour Suprême du Canada entérinait le fait que les compagnies de chemin de fer avaient le droit de percevoir des droits de magasinage, c'est-à-dire d'exiger une amende pour chaque jour de retard dans le déchargement de chaque wagon de céréales, au-delà d'un nombre fixé de jours «gratuits». L'objectif de ces droits de magasinage était d'accélérer le déchargement des wagons de chemin de fer appartenant aux compagnies de chemin de fer, pour éviter qu'elles ne les utilisent comme espace d'entreposage à bon marché. Les droits de magasinage n'ont donc pas été conçus comme une source de revenus pour les compagnies de chemin de fer.

11. Peu après que la Cour suprême n'ait rendu son jugement, le Gouverneur général du Conseil promulguait le Décret-loi 1959-569 (une copie duquel est annexée ci-après, voir Annexe B), ordonnant à la Commission canadienne des transports de suspendre les tarifs publiés par les compagnies de chemin de fer relativement aux droits de magasinage sur les céréales destinées à l'exportation, parce que «l'imposition des droits de magasinage n'accélère pas la manutention de tels wagons, vu que les retards dans le déchargement sont le résultat de l'impossibilité de coordonner, dans la pratique, le chargement des wagons dans les gares rurales avec le mouvement global des céréales expédiées aux éleveurs terminus;...»

12. Le Décret-loi 1959-569 est toujours en vigueur et s'applique à tous les grains destinés à l'exportation, mais il n'offre pas de définition du

terme «grains». Néanmoins, tant les compagnies de chemin de fer que la Commission canadienne des transports ont limité leur interprétation du terme «grains», tel qu'utilisé dans le Décret-loi 1959-569, à sa définition dans la Loi sur les grains du Canada, c'est-à-dire des céréales de qualité supérieure, et sont d'avis que les criblures en boulettes et le son en boulettes sont des produits «manufacturés». En résultat de quoi les compagnies de chemin de fer ont le droit, après expiration d'une période de déchargement gratuite de 5 jours, de percevoir des droits de magasinage qui peuvent aller jusqu'à 66 \$ par wagon et par jour, pour tous les wagons de criblures, de criblures en boulettes ou de son en boulettes destinés à l'exportation. On trouvera le détail des droits de magasinage actuellement en vigueur et s'appliquant aux criblures, aux criblures en boulettes et au son en boulettes en Annexe C. Si l'on s'en tient aux règles habituelles d'interprétation, ces droits s'appliqueraient donc aussi à toutes autres céréales qui auraient été mises en boulettes ou transformées de quelque façon que ce soit.

13. Les chemins de fer du Canadien National, par exemple, réclament plus de 700,000 \$ en arriérés à la compagnie Continental, et plus de 100,000 \$ à la compagnie Artic, pour des droits de magasinage. Les compagnies Continental et Artic contestent le recouvrement de ces amendes.

14. M. F. Sus, qui gère depuis de nombreuses années l'élévateur terminus de Churchill, au Manitoba, a préparé un compte rendu sur la façon dont se déroule le déchargement des wagons de blé à Churchill et est prêt à renseigner la Commission sur cette question. Le compte rendu de M. Sus montre clairement que, dans l'intérêt de l'efficacité du mouvement des céréales, la compagnie de chemin de fer et l'exploitant du terminal décident d'eux-mêmes, quand, où et dans quelles circonstances les céréales, les criblures et les boulettes seront déchargées des wagons jusque dans les élévateurs terminus. Il est par conséquent grossièrement injuste que les expéditeurs ou les consignataires soient pénalisés par des droits de magasinage pour une chose sur laquelle ils n'ont aucun contrôle. On trouvera dans l'Annexe D ci-jointe une planche montrant la gare de triage de Churchill, au Manitoba et la congestion du trafic des wagons.

15. Les gares de triage de Prince Rupert sont fréquemment obstruées par des wagons de céréales. On trouvera dans l'Annexe E ci-jointe une planche montrant les gares de triage de Prince Rupert et la congestion du trafic des wagons. La compagnie Artic a déjà vu certains de ses wagons de criblures bloqués au milieu d'un tel embouteillage de wagons. La compagnie de chemin de fer avait prévenu la compagnie Artic de l'arrivée de ses wagons mais les équipes de manoeuvre s'avérèrent incapables d'extraire du labyrinthe ceux des wagons de criblure qui étaient arrivés les premiers. Les équipes de manoeuvre placèrent pour le déchargement les wagons d'arrivages plus récents, mais la compagnie n'en continua pas moins de facturer la compagnie Artic pour des droits de magasinage de près de deux mois, pour ces vieux wagons qu'ils n'avaient pu, ou avaient trouvé trop long d'extraire et de placer pour le déchargement avant les plus récents wagons. Et comme il n'existe pas de droits de magasinage pour les wagons de céréales, les équipes de manoeuvre n'ont pas

à se préoccuper de la date d'arrivée des wagons de céréales dans les gares de triage et ils traitent les wagons de criblures et boulettes de la même façon que les wagons de céréales. Les compagnies de chemin de fer continuent néanmoins, comme il a été noté plus haut, à exiger de la compagnie Artic des droits de magasinage qui peuvent atteindre 66 \$ par jour.

16. Pour les équipes de manoeuvre, un wagon de céréales, de criblures ou de boulettes vaut bien n'importe quel autre wagon du même produit, indépendamment de leur date d'arrivée à la gare de triage et, dans l'intérêt du rendement, ils choisissent celui des wagons qui est le plus pratique d'accès. Les wagons qui se perdent passent aux droits de magasinage maximum de 66 \$ par jour, mais les équipes de manoeuvre ne les laissent pas moins de côté pour placer les wagons qui sont encore dans leur période gratuite. Si l'on devait déplacer les wagons par ordre d'arrivée dans la gare de triage, on créerait une situation inextricable qui diminuerait énormément le rythme des déchargements, ralentirait la sortie des céréales et augmenterait les frais.

17. Si les wagons devaient être repérés par ordre chronologique, très peu de droits de magasinage auraient à être perçus.

18. Les droits de magasinage sont donc pour les compagnies de chemin de fer une source énorme de revenus potentiels. A 66\$ par jour, le stationnement d'un vieux wagon couvert revient à près de 2,000 par mois. Un wagon-trémie découvert neuf peut être loué pour approximativement 300 \$ par mois.

19. Nous l'affirmons encore, certains wagons sont bloqués par la compagnie de chemin de fer elle-même, situation sur laquelle nous n'avons aucun contrôle et les compagnies ne devraient par conséquent pas avoir le droit de percevoir les droits de magasinage entraînés par leurs propres actions.

IMPACT ECONOMIQUE DE LA SITUATION PRESENTE

20. Quand les criblures sont produites directement dans les élévateurs terminus des ports, les droits de magasinage ne posent pas de problèmes, car les criblures arrivent combinés avec les autres céréales qui voyagent aux Taux du Nid-de-Corbeau et ne sont pas assujettis aux droits de magasinage. Après le sassage des céréales, les criblures produites par ce sassage peuvent être chargées directement à bord des navires ou peuvent être mises en boulettes, ce qui est généralement le cas et chargées ensuite directement dans un navire sans avoir à être transportées par wagon. Les droits de magasinage ne deviennent un problème que quand les criblures sont produites dans les élévateurs des Prairies et transportées ensuite comme tel ou sous forme de boulettes, jusqu'au port. Il y a un certain nombre d'usines de mise en boulettes dans les provinces des Prairies, généralement situées près des élévateurs de l'intérieur. La permanence des droits de magasinage sera un facteur dans la construction des nouvelles usines de mise en boulettes dans les ports plutôt que dans les localités de l'intérieur, malgré le fait que les produits en

boulette permettent une utilisation plus complète et plus efficace des wagons et de l'espace des élévateurs terminus. Le processus de mise en boulettes comprime la matière, de façon que le double du poids peut être chargé dans un même wagon ou espace d'entreposage. L'utilisation, dans les Prairies mêmes, du processus de mise en boulettes permet une meilleure utilisation des wagons et un profit plus grand sur les tarifs de marchandises pour les compagnies de chemin de fer.

21. Comme les criblures et les boulettes sont, dans la plupart des cas, déjà vendues à un prix fixe avant même d'être chargées dans les wagons et sont vendues F.O.B. du port, il n'est pas possible d'inclure dans le prix de vente le montant réel des droits de magasinage qui pourront être perçus, car ce montant est encore inconnu au moment de la vente. Le caractère fortuit des droits de magasinage introduit un élément significatif d'incertitude quand au prix qui pourrait ou qui devrait être demandé pour le produit. Si une part importante est ajoutée aux prix pour couvrir les droits de magasinage, les produits du Canada seront moins aisément capables de faire concurrence sur le marché mondial avec les produits similaires offerts par les concurrents.

22. Il est évident que les montants que nous sommes forcés de payer aux chemins de fer en tant que droits de magasinage pour des wagons sur lesquels nous n'avons aucun contrôle, sont une charge additionnelle pour le système de distribution des criblures et laissent peu d'argent disponible pour être réparti soit à titre d'augmentation des prix payés aux producteurs de céréales, soit de baisse du prix du produit sur le marché mondial.

AMENDEMENT A L'ANNEXE I

23. Le but du projet de loi C-155 est de «faciliter le transport, l'expédition et la manutention des produits à base de grains de l'Ouest». Notre thèse est que les criblures et le son en boulettes sont des grains, qu'ils font partie intégrante des opérations commerciales des grains et qu'en tant que partie intégrante du transport des produits à base de grain, il est inéquitable et peu économique qu'ils soient traités différemment des «grains». Nous demandons seulement que les criblures et le son en boulettes soient traités comme les autres céréales.

24. En conséquent, nous demandons que l'Annexe I soit amendée pour inclure, à la toute fin, les mots «n'importe lequel des grains ou des criblures précédents sous forme de boulettes et en gros.»

25. Les criblures et le son sont inclus dans l'Annexe I du projet de loi C-155 et leur expédition sera soumise à toutes les dispositions du projet de loi. Les criblures et le son sous forme de boulettes ne sont pas inclus dans l'Annexe I et, par conséquent, l'expédition de ces produits sera assujettie aux droits de magasinage, alors que les propriétaires et les expéditeurs des dits produits n'ont aucun contrôle sur la mise en place du produit ou sur les mouvements des wagons dans les terminaux.

26. Le résultat de cet amendement sera que les produits en boulettes seront traités en tant que grains dans le projet de loi C-155, ce qui revient à dire, pour ce qui concerne l'administrateur que tous les grains et produits à base de grain de l'Ouest du Canada rentreront dans sa juridiction et seront traités de la même façon.

Amendement a la section 70

27. Nous voyons bien que la politique du gouvernement et du projet de loi C-155 est que la question des droits de magasinage soit traitée par l'Office du transport du grain dans sa mise sur pied d'un système complet de stimulants et d'amendes pour le mouvement du grain et des produits cités dans l'Annexe I. Naturellement, nous préfererions, et tous les expéditeurs de céréales avec nous, que notre produit ne soit assujetti à aucun droit de magasinage, mais nous attendrons avec intérêt de rapport de

28. Nous alléguons néanmoins qu'entre temps, nos produits devraient être traités comme des grains. Nous demandons donc que la section 70 du projet de loi C-155, la section de transition, soit amendée pour permettre l'ajout d'une sous-section formulée comme suit:

«(2) «grains» tel qu'utilisé dans le Décret-loi du Gouverneur général du Conseil 1959-569 inclut tous les grains et produits à base de grain cités dans l'Annexe I.»

La Section 70(2) devrait alors être renumérotée Section 70(3).

Un tel amendement entérinerait l'existence de l'application du Décret-loi et assurerait que les droits de magasinage ne soient désormais plus perçus sur les grains ou produits à base de grain cités dans l'Annexe I du projet de loi C-155, du moins jusqu'à ce que l'administrateur ne se prononce sur la question.

Respectueusement soumis par

Artic Grain Ltée

la Compagnie Continental Grain
(Canada) Ltée

Per:

J.W. Maynard
Président

Per

G.W. McClintock
Vice-Président

Adresse:

507 -475 Howe Street
Vancouver, C.-B.
Canada V6C 2B3

Adresse:

900 - 360 Main Street
Winnipeg, Manitoba
Canada R3C 3Z3

Annexe A

Relevé des exportations de criblures céréalières,
de criblures céréalières en boulettes et de son en
boulettes, pour les années 1977 - 1981, d'après
«Exportations par marchandises» catalogue 65-004
compilé par Statistique Canada pour chacune des
5 années.

EXPORTATIONS PAR PAYS (TONNES METRIQUES)

	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>
<u>1) CRIBLURES CEREALIERES</u>					
<u>EN BOULETTES (157-03)</u>					
Royaume-Uni	177,968	196,823	227,499	215,454	331,038
Allemagne/Pays-Bas					
Belgique	16,065	150	---	1,070	9,850
Japon	115,043	137,839	140,459	125,425	141,952
Taiwan	---	---	---	8,400	9,231
Divers	---	143	---	---	---
Corée	---	---	---	---	14,275
Etats-Unis	1,438	7,423	1,589	22,106	25,494
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	310,514	342,378	369,547	372,455	531,840
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Valeur brute des ventes en millions de dollars	\$25.8	\$20.7	\$32.4	\$33.5	\$47.5

2) SON EN BOULETTES
(152-69)

Royaume-Uni/Irlande	1,299	12,441	16,081	34,257	27,511
Allemagne de l'Ouest					
Pays-Bas/Belgique	23,890	45,904	72,438	54,011	14,777
Japon	111,988	78,608	91,596	45,388	65,289
Divers	67	529	386	375	140

	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>
Etats-Unis	105,781	125,038	119,249	86,401	82,846
	243,025	262,520	299,750	220,432	190,563
Valeur brute des ventes en millions de dollars	\$23.0	\$24.5	\$33.6	\$28.9	\$26.2

3. CRIBLURES DE COLZA
(155-60)

Royaume-Uni	287	478	886	3,038	774
Pays-Bas/France					
Belgique	15,720	22,866	33,150	53,021	44,210
Italie	---	---	---	---	---
Etats-Unis	3,510	2,053	1,320	721	2,009
	19,517	25,397	35,356	56,780	46,993
Valeur brute des ventes en millions de dollars	\$2.1	\$1.9	\$3.9	\$1.3	\$5.7

4. FARINE FOURRAGERE MELANGEE
(61-33)

Royaume-Uni	4,680	---	85	85	267
Europe continentale	23,616	18,194	5,818	20,963	17,108
Divers	5	---	---	---	2,850
Etats-Unis	19,923	18,400	18,962	31,962	25,840
Japon	---	420	3,537	3,589	7,655
Taiwan	---	---	---	2,083	3,871
	48,224	37,014	28,402	58,682	57,591
Valeur brute des ventes en millions de dollars	\$3.2	\$2.1	\$2.2	\$5.1	\$5.9

Annexe B

P.C. 1959-569

le Conseil Privé du Canada

Au siège du Gouvernement au Ottawa

jeudi le 7ème jour de mai, 1959

Présente

Son Excellence

Le Gouverneur général du Conseil

Attendu que la Commission canadienne des transports dans son Ordonnance no 94426 en date du 27 mai 1958, telle que modifiée par l'Ordonnance no 94888 en date du 14 Juillet 1958 et l'Ordonnance no 97434, en date du 25 mars 1959, amendait les Règles des droits de magasinage pour les wagons canadiens, énoncées dans l'Ordonnance générale no 201 de la dite Commission en date du 1er août 1917, pour pourvoir aux droits de magasinage des wagons couverts chargés de grains expédiés vers les élevateurs terminus de l'Ouest Canadien et de Lakehead.

Et attendu que des démarches ont été faites par les Syndicats du blé de la Saskatchewan et du Manitoba, par des exploitants d'élevateurs et par les organisations des syndicats d'agriculteurs, et que la demande des compagnies de chemin de fer n'avait pas été faite dans le but d'accroître leurs revenus mais plutôt pour accélérer le déchargement des wagons couverts, que l'imposition des droits de magasinage n'accélère pas la manutention de tels wagons, vu que les retards dans le déchargement sont le résultat de l'impossibilité de coordonner, dans la pratique, le chargement des wagons dans les gares rurales avec le mouvement global des céréales expédiées aux élevateurs terminus et que dans la situation présente il sera impossible d'éviter de tels taux de magasinage et qu'il en résultera un accroissement des coûts de mise en marché pour les agriculteurs et une diminution subséquente des paiements reçus par les agriculteurs.

Par conséquent, il a donc plu à son Excellence le Gouverneur général du Conseil, en conformité de la sous-section I de l'article 53 de la Loi sur les chemins de fer, de suspendre par la présente la dite Ordonnance no 094426 de la Commission des transports du Canada en date du 27 Mai 1958, dans l'attente d'un examen plus approfondi de la question et d'ordonner à la Commission des transports du Canada de suspendre les tarifs basés sur l'Ordonnance submentionnée

R.B. Clark
greffier du Conseil Privé

Annexe C

TARIFS DES DROITS DE MAGASINAGE CCD 6500-A

Entrant en vigueur le 1er Octobre 1983Paragraphe 2

Item 2011

Regle 1- Wagons assujettis aux regles

1. Les wagons appartenant soit à une compagnie de chemin de fer ou à un propriétaire privé, retenus pour ou par l'expéditeur, le consignataire, ou toute autre personne ayant autorité pour les recevoir.....

Exceptions

2. Les dispositions de ce paragraphe ne s'appliquent pas au trafic suivant...

D. des grains, tel que définis dans la Loi sur les grains du Canada, Annexe I, en gros seulement, transportés pour l'exportation aux.....(tarifs divers).

Item 2030

Regle 3-Délai gratuit

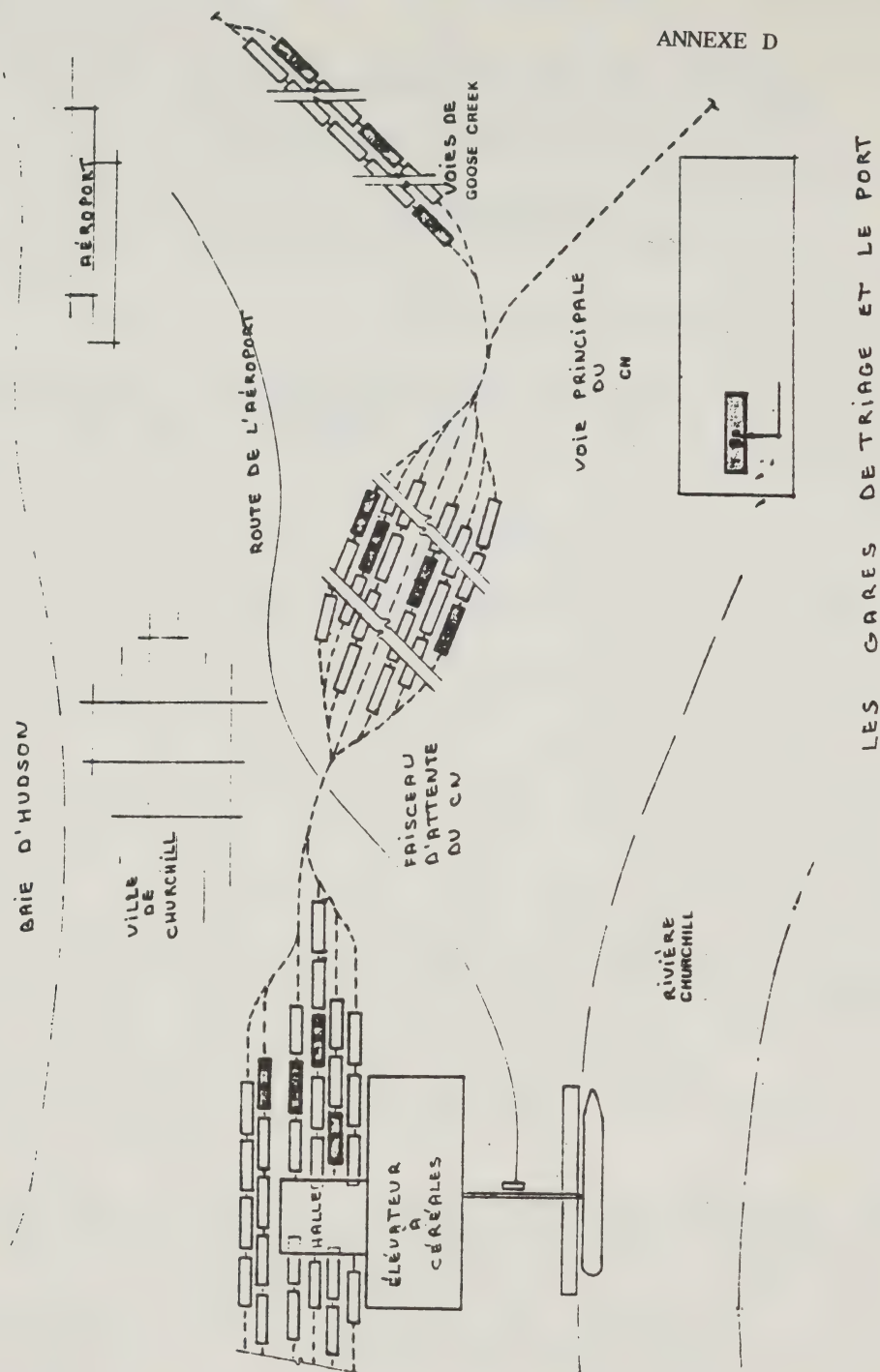
Un délai de cinq jours, sans frais, sera alloué pour le déchargement des marchandises.

Item 2050

Regle 5- Droits

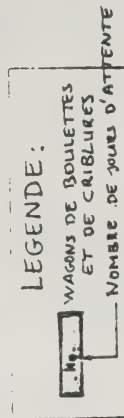
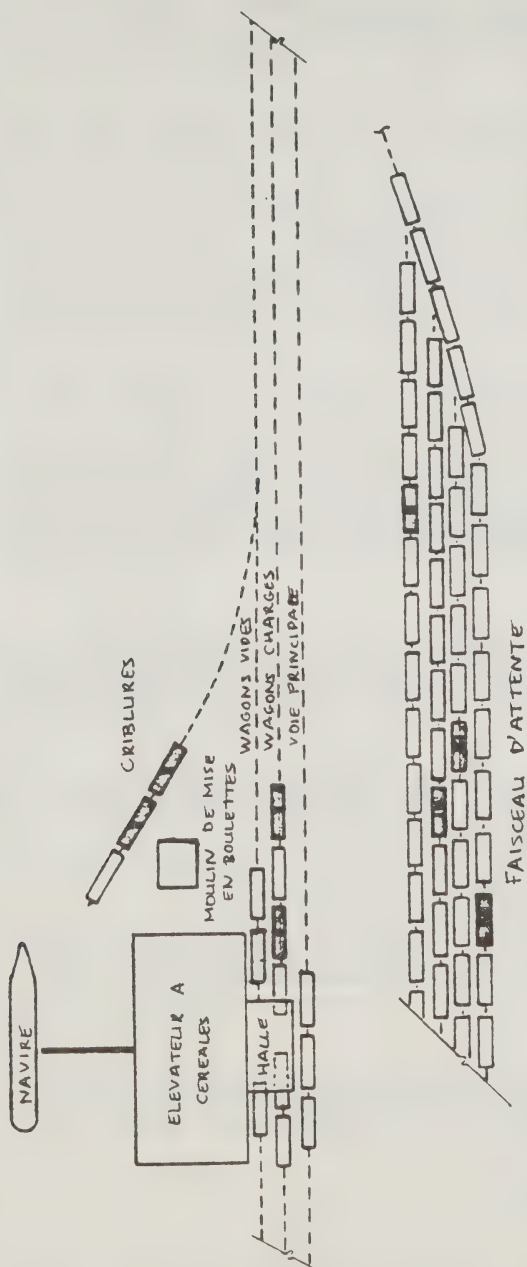
Après expiration du délai gratuit;...les droits suivants seront perçus pour chaque jour ou fraction de jour, jusqu'à ce que le wagon soit libéré, et cela y compris le samedi, le dimanche et les jours de congé

Pour le premier et le deuxième jour de retard	20.00\$ par jour
Pour le troisième et le quatrième jour de retard	40.00\$ par jour
Pour le cinquième jour de retard	46.00\$ par jour
A partir de six jours et plus	66.00\$ par jour



ANNEXE E

PORT DE PRINCE RUPERT



LES GARES DE TRIAGE ET LE PORT DE PRINCE RUPERT

APPENDICE "TRPT-94"

DOMINION MALTING LIMITED

953, Bourse des Grains - 167, avenue Lombart - Winnipeg (Man.) R3B 0V3
Téléphone 204-943-0741
Télex 07-55286

Le 20 juillet 1983

Mlle S. Sirpaul,
Secrétaire du Comité permanent des Transports,
Chambre des communes
Pièce 514
180, rue Wellington
Ottawa (Ont.)

Nous vous envoyons le présent mémoire afin de signaler les graves conséquences que pourraient avoir les modifications à la Loi du Nid-de-Corbeau pour les malteries, en particulier pour notre maison, la Dominion Malting, qui serait fortement désavantagée comparativement à ses concurrents, en raison de sa situation dans le pays.

LA SOCIETE

La Dominion Malting Ltd. est une maison canadienne indépendante, qui fut fondée en 1928 à Winnipeg dans le dessein de fabriquer des malts de brasserie et de distillerie à partir d'orges de brasserie cultivées dans les provinces des Prairies.

La D.M.L. a présentement 72 personnes à son emploi; elle achète environ 100,000 t/m d'orges de brasserie récoltées dans l'Ouest, ce qui lui permet de fabriquer 75,000 t/m de malts par an.

Ces orges sélectionnées proviennent des provinces des Prairies, soit 45% du Manitoba, 25% de la Saskatchewan et 30% de l'Alberta.

Depuis sa fondation, la société a procédé à plusieurs agrandissements de ses installations de fabrication, dont le dernier en date (1974) a été conçu de façon à pouvoir augmenter facilement la production annuelle de quelque 30,000 t/m de malt.

Quand nous avons décidé d'agrandir notre établissement, donc en 1971, le tarif de fret nous permettait de faire la concurrence aux malteries situées plus à l'est et qui jouissent donc de l'avantage de pouvoir expédier leur orge et leur malt par eau, de Thunder Bay.

LA CONCURRENCE ET LES MARCHES

Trois sociétés exploitent des malteries au Canada: la Canada Malting Ltd., qui exploite 6 malteries situées à Calgary, Winnipeg, Thunder Bay, Toronto et Montréal; la Prairie Malting, propriété du gouvernement de la Saskatchewan, qui exploite la malterie de Biggar (Sask.); enfin la Dominion Malting Ltd., qui exploite une malterie à Transcona (Man.). Pour contrer le désavantage du fret, qui empirait d'année en année sur le marché intérieur, la Dominion Malting

a décidé en 1977 de tâter le marché d'exportation. En 1982, par exemple, la société a dû déboursier un montant de \$580,000.00, soit \$11.60 la t/m sur 69% de sa production totale.

Cela a tellement bien réussi qu'en 1983 nous serons en mesure d'exporter 33% de notre production vers le Japon, soit 24,000 t/m, dont les recettes brutes se chiffreront à \$8,600,000.

Notre produit jouit d'une bonne renommée et sa qualité est fort prisée de nos clients, qui achètent du malt de 22 fournisseurs répartis dans le monde entier.

Ces exportations nous ont permis de maintenir notre production à plein, alors que le secteur canadien de la brasserie a fléchi de quelque 2.5%.

Les autres débouchés d'exportation autour de l'océan Pacifique se trouveraient en Corée, à Taiwan, aux Philippines, à Hong Kong et peut-être en Chine. L'Amérique du Sud constitue elle aussi un marché profitable et à la portée des exportateurs nord-américains.

Nous voyons ces marchés d'exportation d'un oeil optimiste; d'ailleurs, le ministère du Commerce et de l'Industrie envisage d'envoyer une mission commerciale en Chine cette année, à laquelle la D.M.L. est invitée à participer.

Le Canada possède l'orge, l'eau, la force motrice et les connaissances techniques qu'il faut pour fabriquer les produits qui sont demandés sur ces marchés d'exportation, mais les longs trajets pour atteindre les ports créent des difficultés lorsqu'il s'agit d'affronter la concurrence sur ces marchés extérieurs.

Nos principaux concurrents sur les marchés mondiaux sont l'Australie et les pays d'Europe, qui jouissent de l'avantage considérable d'avoir leurs usines à proximité des ports. Les containers peuvent être chargés directement dans les malteries et les trajets de transport par terre sont insignifiants comparativement à ceux du Canada.

La Dominion Malting, bien au contraire, doit charger le malt dans des wagons-trémies pour le transporter à Vancouver, sur une distance de 1800 milles, et puis la transborder dans des containers, ce qui coûte présentement \$11 la t/m, montant considérable sur un marché où une commande peut échapper à une malterie pour une différence de deux dollars seulement.

En outre, certains pays de la C.E.E., notamment la France, ont un programme gouvernemental de ristourne. Il s'agit à vrai dire d'une subvention du gouvernement qui peut atteindre \$100 la t/m, selon les prix mondiaux.

L'ORGE DE BRASSERIE

En plus de l'orge de brasserie que la Commission canadienne du blé exporte, les malteries canadiennes en travaillent environ 700,000 t/m par an. Pour sa part, la D.N.L. en travaille environ 100,000 t/m. En raison de la prime spéciale payée à la Commission du blé pour cette orge (certaines années jusqu'à \$55 la t/m), l'orge vendue aux malteries rapporte beaucoup plus à l'acre à l'agriculteur que le blé, pourvu qu'il en fournisse au moins une wagonnée par l'intermédiaire du syndicat désigné.

Nous sommes d'avis, toutefois, qu'il est peu probable que les taux au mille resteront constants, étant donné que des augmentations considérables ont été mises en vigueur le 1er avril 1982 et le 1er janvier 1983, et on prévoit une nouvelle majoration pour le 1er juillet 1983. Depuis l'abrogation de l'article relatif au maintien des taux (en 1955), tous les frais de transport ont augmenté considérablement, sauf le tarif du Nid-de-Corbeau; par exemple, le droit d'étape a été majoré de plus de 1000 p. 100, et le taux au mille d'environ 500 p. 100.

Notre établissement se trouvant à Winnipeg, ces majorations nous font beaucoup de tort, et nous sommes inquiets non seulement à cause de la majoration contrôlée du tarif du Nid-de-Corbeau, mais aussi à cause de la majoration non contrôlée des frais supplémentaires que nous réclament les chemins de fer.

Le malt, des grains d'orge entiers travaillés peut être transporté vers un lieu d'exportation soit au taux de transit restant plus un droit d'étape, ou bien au taux du Nid-de-Corbeau, où le taux réduit de transit n'est pas applicable. En pareil cas, nous devons renoncer au transit et perdre ainsi l'écart de distance; or, c'est ce qui arrive à tout le malt exporté via le port de Vancouver.

Le coût du renoncement au transit, qui est somme toute un des coûts du transport du malt à Vancouver, est également plus onéreux pour la D.M.L., puisque le tarif du Nid-de-Corbeau est applicable au Manitoba, alors que le taux au mille est le même que pour nos concurrents de la Saskatchewan et de l'Alberta.

L'écart de coût, entre Winnipeg et Calgary, pour transporter notre malt vers les marchés d'exportation du Pacifique, calculé d'après les taux au mille et ceux du Nid-de-Corbeau, est de 24¢ le quintal. Toute majoration du tarif du Nid-de-Corbeau multiplierait cet écart en conséquence.

Un autre désavantage de transport est appliqué depuis cette année à toutes les malteries canadiennes qui exportent via le port de Vancouver: il s'agit de la majoration de 4% imposée sur les taux dits Pacific Conference Ocean Shipping Rates. Or, nos concurrents australiens et européens n'ont subi aucune majoration du fret maritime cette année. Dans le cadre actuel des transports, la D.M.L. ne peut pas réussir à pénétrer les marchés intérieurs de l'Alberta ou de la Colombie-Britannique; elle est donc forcée d'abandonner ces marchés à ses concurrents. Aux termes des nouveaux tarifs, les taux augmenteraient de \$22.04 à partir de Winnipeg, et de \$12.96 seulement à partir de Calgary. Nous doutons fort que le marché d'exportation puisse supporter une augmentation des prix de \$12.96, mais il est sûr et certain qu'une augmentation de \$22.04 éliminerait Winnipeg du marché.

En outre, nous affirmons ne pas être en mesure d'ajouter à nos frais de transport une majoration de \$9.08 la t/m pour affronter la concurrence à Calgary.

Ce qui complique encore les choses, c'est que les marchés d'exportation exigent des orges à deux rangées. Or, ces variétés d'orge ne sont pas cultivées au Manitoba, ce qui contraint la D.M.L. à s'en procurer en Alberta et dans le nord-ouest de la Saskatchewan.

Au cours de l'année-récolte 1980-1981, à rendement moyen et aux prix à Thunder Bay, l'orge de brasserie a rapporté \$200 par acre, comparativement à \$152 pour le blé, \$142 pour l'orge fourragère et \$102 pour l'avoine.

Le quart de l'orge vendue par l'intermédiaire de la Commission du blé est destiné aux malteries, et près du tiers des paiements versés aux agriculteurs par la Commission proviennent des livraisons d'orge de brasserie.

Pour les cultivateurs de l'Ouest, la culture de l'orge de brasserie a beaucoup d'importance, car elle rapporte bien.

LE TARIF DES TAUX

La majeure partie de l'orge travaillée par la D.L.M. est transportée par rail selon le tarif actuel du Nid-de-Corbeau, le cultivateur étant redevable des frais de transport vers un lieu d'exportation.

En raison de sa situation géographique, soit à mi-chemin de Thunder Bay, la D.L.M. se voit appliquer le taux local au mille par la société de chemins de fer au moment de la livraison à notre silo à élévateur de Transcona.

Lors de la réexpédition du grain via Thunder Bay, soit à l'état brut soit à l'état de malt, on nous facture un droit de transit de \$8.80 la t/m. Nous sommes tout à fait d'accord avec la Commission Hall, qui préconise la suppression de ce droit dit "de traitement en transit" (immobilisation des wagons); il y aurait lieu de le faire sans tarder afin d'éliminer un désavantage de transport qui afflige notre société et dont est exempt notre principal concurrent à Thunder Bay.

Lors de la réexpédition, les chemins de fer remboursent également la différence entre le taux au mille et le taux du Nid-de-Corbeau. Le montant de cette différence, retenu par les chemins de fer jusqu'à la date de la réexpédition, est considérable; pour l'année-récolte de 1981, par exemple, ce montant a atteint \$880,000.

Cet état de choses est encore aggravé en raison d'une condition imposée par la Commission canadienne du blé, à savoir que tout le grain livré pendant une année-récolte doit être déchargé pour le dernier jour de cette année-récolte (le 31 juillet). Etant donné que l'orge de la nouvelle récolte ne peut être maltée avant la fin d'octobre, les malteries sont obligées de garder un stock d'orge suffisant pour au moins trois mois de fabrication, afin d'avoir la certitude que le grain sera de la qualité voulue.

En tout temps, mais surtout en raison des taux d'intérêt actuels, ce compte en suspens chez les chemins de fer coûte fort cher et rapporte beaucoup aux chemins de fer qui peuvent se servir librement de ces capitaux. Le seul avantage qu'aurait le D.M.L. si l'on majorait le tarif du Nid-de-Corbeau, serait que l'écart entre le taux au mille et celui du Nid-de-Corbeau serait moindre, c'est-à-dire que le coût de financement de ces capitaux diminuerait.

La D.M.L. devant renoncer au transit afin de profiter des taux d'exportation de l'Ouest alors que ce coût renoncé est plus élevé à Winnipeg qu'à Calgary, le coût net pour le transport vers Vancouver augmentera plus rapidement à Winnipeg, ce qui affaiblira encore notre position concurrentielle tant sur le marché intérieur que sur les marchés d'exportation.

Etant donné que tout le malt expédié via Thunder Bay est désavantagé d'avance s'il vient de Winnipeg, à raison de \$8.80 de droit d'escale, et ce en plus des frais plus élevés par rail que par eau au-delà de Thunder Bay, à quoi il faut encore ajouter les frais de transbordement au port de destination, alors on voit que notre maison ne peut en sortir si elle doit expédier dans les mêmes conditions désavantageuses vers les marchés d'exportation du Pacifique.

Il se pourrait que la D.M.L. se crée des débouchés aux Etats-Unis. C'est un marché gigantesque, mais il est presque complètement desservi par les malteries américaines, et la demande de malt canadien est plutôt modeste.

A présent, la capacité de production des Etats-Unis dépasse les besoins, en raison de la baisse de consommation de bière et de la demande de plus en plus forte pour les bières légères, dont la fabrication exige moins de malt.

Notre position concurrentielle aux Etats-Unis est par ailleurs encore affaiblie en raison des diverses variétés d'orge, de la hausse des frais de transport, des frais de courtage et des fluctuations du cours du dollar canadien.

RECAPITULATION

Tous les renseignements relatifs aux nouveaux tarifs de transport font valoir que les transformateurs de produits agricoles des Prairies en profiteront.

Or, notre maison, située à Winnipeg, trouve que cet optimisme n'est pas justifié.

Les sujets d'inquiétude qui tracassent la Dominion Malting Ltd. quant à la rentabilité de son exploitation, qui serait gravement menacée par une augmentation de tous les tarifs de transport des marchandises, sont les suivants:

1. En 1981, le bénéfice net de la D.M.L. se chiffrait à environ \$5.48 par t/m, soit 2.9% sur le capital investi.

En raison de l'accroissement de nos expéditions via Vancouver en 1982, notre bénéfice a atteint \$9.44 par t/m, soit un rapport de 6.3%. Etant donné que la D.M.L. fabriquait à plein rendement, nous trouvons que ce n'était pas là une marge de bénéfice excessive.

Puisque toute majoration des frais de transport doit être amortie par la D.M.L. si elle veut rester dans la course, on se rend compte que toute majoration des taux de transport pourrait transformer nos modestes bénéfices en pertes sèches.

Ainsi, bien que la D.M.L. soit en mesure de prendre de l'expansion et possède déjà les installations nécessaires pour accroître sa capacité de production à Winnipeg à peu de frais, son emplacement pourrait la forcer à mettre fin à son exploitation.

2. Sur le marché intérieur de l'Est du Canada, la D.M.L. doit amortir jusqu'à \$12 par t/m de frais de transport afin de rester concurrentielle.
3. En raison de son caractère supplémentaire, le marché des Etats-Unis est peu fiable, et il ne pourra jamais assurer des marges normales de bénéfice.
4. En raison de sa situation, la D.M.L. ne peut compter que sur 10% de sa production pour faire les mêmes bénéfices que son principal concurrent.
5. En raison des grandes distances et des taux de transport élevés, la D.M.L. est contrainte d'abandonner complètement à ses concurrents les marchés de la Colombie Britannique et de l'Alberta.
6. Une majoration des tarifs affaiblirait considérablement la position concurrentielle de l'industrie canadienne de la malterie et en particulier celle de la D.M.L. sur les marchés mondiaux, en raison des tarifs avantageux et des programmes de ristournes pratiqués par certains pays, notamment l'Australie et les pays de la C.E.E.
7. En raison du coût prohibitif de leur remplacement, environ \$45,000,000, les installations de fabrication de la D.M.L. ne peuvent être remontées dans une région jouissant de taux de transport plus avantageux.
8. Normalement, les prix fermes sont cotés aux clients étrangers de juin à août pour des commandes devant être livrées jusqu'en décembre de l'année suivante.

Il faut absolument que toute modification des tarifs de transport ne puisse bouleverser les modalités d'exécution de ces contrats.

9. La modification des tarifs de transport actuels, en raison de l'incidence qu'elle aurait sur l'expédition du malt et de l'orge de brasserie, pourrait nuire gravement à notre commerce d'exportation, où se fait jour une demande sans cesse croissante pour un produit fabriqué dont le Canada possède les matières premières en abondance grâce à ses ressources naturelles renouvelables.
10. Les marchés internationaux ne peuvent supporter de fortes majorations du tarif de transport intérieur, et la capacité d'amortissement de ces majorations par les malteries dépend avant tout de leur situation respective.

Pour offrir à chaque malterie des chances égales de rentabilité, il ne serait que juste de fixer un tarif moyen de transport pour toutes les expéditions via Vancouver quelle que soit la situation géographique des exportateurs.

Les malteries existantes resteraient ainsi rentables, quelle que soit la province où elles se trouvent.

Ainsi, nous vous présentons nos doléances, et nous vous prions instamment d'en tenir compte lors de vos délibérations qui, nous le reconnaissons, seront fort complexes.

La D.M.L. se ferait un plaisir de vous expliquer toute question qui serait restée sans réponse.

Merci de votre considération.

Votre tout respectueux,

J.D. Kassenaar
Vice-président

Majoration du tarif de transport 1982-1985

Winnipeg-Vancouver: \$22.04 par T/M

Biggar-Vancouver: \$14.90 " T/M

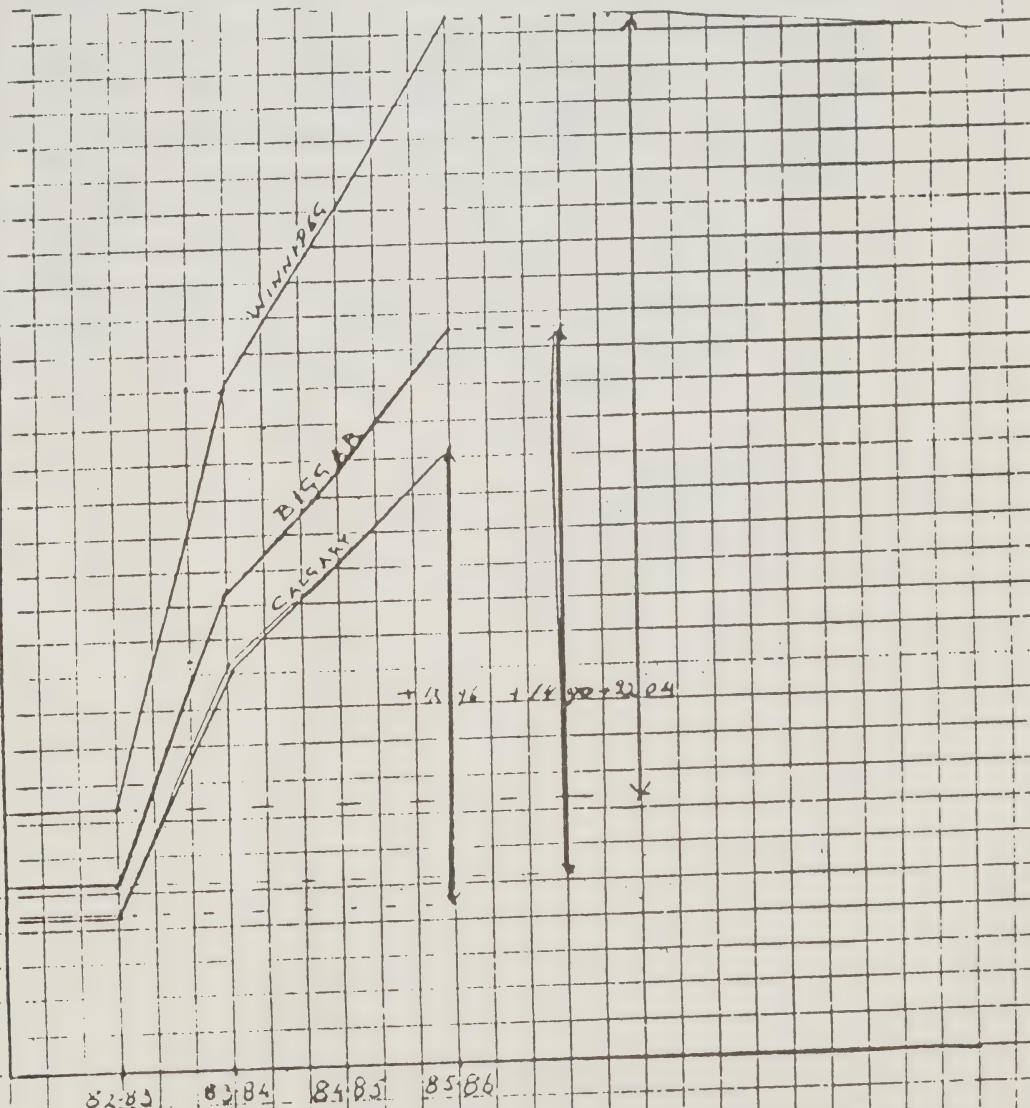
Calgary-Vancouver: \$12.96 " T/M

Desavantage pour Winnipeg par rapport à Calgary

1982-1983 - \$3.09 par T/M 1985-1986 - \$12.17 par T/M

MT

30
29
28
27
26
25
24
23
22
21
20
19
18
17
16
15
14
13
12
11
10
9
8
7
6
5
4
3
2
1



BARÈME ACTUEL ET BARÈME PROPOSÉ POUR 1983-1984 (en T/M)

<u>GARE</u>	<u>THUNDER BAY</u>		<u>DISTANCE* DANS L'OUEST</u>			<u>VANCOUVER (EXPORT.)</u>	
	<u>ACT.</u>	<u>PROP.</u>	<u>DE WINNIPEG</u>			<u>ACT.</u>	<u>PROP.</u>
			80M	100M	120M		
WINNIPEG	3.09	7.85				7.50	19.07
PORTAGE	3.31	8.38	13.45	11.24	10.58		
BRANDON	3.53	8.97	18.52	15.43	14.99		
REGINA	4.41	11.22	30.42	25.57	24.69	5.73	14.57
MOOSEJAW	4.41	11.22	31.52	26.68	25.57	5.51	14.02
BIGGAR	5.07	12.90	38.58	31.97	31.53	5.29	13.47
MEDICINE HAT	5.29	13.45	47.62	41.45	39.90	5.07	12.90
CALGARY	5.73	14.57	60.63	52.69	49.82	4.41	11.22

* MAJORATION NON CONTRÔLÉE

VANCOUVER (EXPORT.)MAJORATION PROPOSÉEEX. WINNIPEG, MBQUINTAL BRUTTONNE BRUTE

1983 - 1984	.34 x 154.5% = \$.865	19.06
1984 - 1985	.865 x 26% = \$1.09	24.02
1985 - 1986	1.09 x 23% = \$1.34	29.53

EX BIGGAR, SK

1983 - 1984	.24 x 154.5% = .610	13.46
1984 - 1985	.610 x 26% = .768	16.92
1985 - 1986	.768 x 23% = .946	20.84

EX CALGARY, AL

1983 - 1984	.20 x 154.5% = .509	11.22
1984 - 1985	.509 x 26% = .641	14.12
1985 - 1986	.641 x 23% = .788	17.36

TARIF N° 184 - E

DISTANCE WPG.-VANC.1561.9 M.

SECTION 1 - TAUX POUR VANCOUVER

<u>GARE</u>	<u>TAUX DE RÉFÉRENCE</u>	<u>TAUX (QUINT.) (T/M)</u>	
TRANSCONA MB	339	5.24	115.52
BIGGAR SK	303	4.67	102.96
CALGARY AL	262	4.06	89.51

SECTION 2 - TARIF/MARCHANDISES DE VANCOUVER

<u>GARE</u>	<u>ART. N°</u>	<u>TAUX (QUINT.) TAUX/QUINT.) (T/M)</u>		
		<u>1 MAI 1982</u>	<u>1 JANV.1983 (par T/M)</u>	
TRANSCONA MB	710	3.32	3.52	77.60
BIGGAR SK	435	1.59	1.69 1.67	36.81
CALGARY AL	724	1.39	1.47	32.40

DISTANCES EN MILLES

DE BIGGAR À WINNIPEG 533.7 (À VANCOUVER 1029.2)

DE CALGARY À WINNIPEG 825.1 (À VANCOUVER 736.8)

QUESTIONS

1. 1983-1984 Le cultivateur versera-t-il à la malterie la majoration de 154.5% - Par ex. Brandon .16 - .407?
2. 1983-1984 Les commandes existantes passées jusqu'au 31 décembre 1983 inclus, pour l'exportation via Vancouver, seront-elles valables au taux actuel du Nid-de-Corbeau, vu qu'il est impossible de recouvrer tout majoration du destinataire?
3. 1983-1984 La malterie sera-t-elle avisée en juin 1983, alors que les commandes (pour l'exportation) pour l'année fiscale 1984 seront négociées, des nouveaux tarifs?
4. Quelles majorations du M.I.T. prévoit-on dans le programme de quatre ans?
5. Quelles majorations des taux au mille de l'Ouest prévoit-on pour après le 6 & 5 (CN W183-F/Art. 2/Par. 337)?
6. Les tarifs actuels pour le grain afférents au M.I.T. stipulent: "Au taux en vigueur au moment de l'expédition primitive." Cette stipulation figurera-t-elle dans les nouveaux tarifs?
7. L'administration de l'Office du transport du grain envisage-t-elle de faire payer par les malteries de l'Ouest les nouveaux tarifs bruts de transport de l'Ouest pour le mouvement des grains et produits vers l'Est et vers l'Ouest de leurs établissements?

APPENDICE "TRPT-95"

MEMOIRE

au

COMITE PERMANENT DU TRANSPORT

de la

CHAMBRE DES COMMUNES

LE 22 JUILLET 1983

par

LA MUNICIPALITE RURALE DE ROSSBURN

Le 22 juillet 1983

Nous vous remercions de l'occasion qui nous est donnée de faire cette présentation au Comité permanent du transport pour exprimer nos inquiétudes au sujet de la suppression des tarifs de frets du Nid-de-Corbeau.

Il est impératif que les Canadiens de l'Ouest unissent leurs efforts et leurs ressources pour convaincre le gouvernement fédéral que la réforme du tarif du Nid-de-Corbeau proposée par M. Pépín est nuisible et ne préserve pas les intérêts de l'agriculture de l'Ouest canadien et de l'économie des Prairies dans son ensemble.

Abandon de lignes ferroviaires:

Il paraît évident que les projets de M. Pépín auront pour résultat l'abandon d'un certain nombre d'embranchements.

Nous craignons que la subdivision CN de Rosssburn, bien qu'elle ait été intégrée au réseau de base jusqu'à l'an 2000, ne soit l'un des embranchements qu'il est prévu d'abandonner. Nos craintes sont fondées sur le fait qu'aucune modernisation n'a été entreprise depuis que cet embranchement a été intégré au réseau de base en 1979, ni pendant de nombreuses années avant 1979. De plus, il a été pratiquement impossible de découvrir quels étaient les plans pour la subdivision Rosssburn ni quels travaux de modernisation étaient prévus, le cas échéant.

Nous craignons que les cultivateurs de la municipalité de Rosssburn ne soient touchés de deux façons :

- (1) par la suppression du tarif préférentiel du Nid-de-Corbeau;
- (2) par l'abandon de l'embranchement qui augmenterait la distance de transport moyenne d'environ 15 milles (elle est actuellement de 8 milles; l'abandon de l'embranchement la porterait à approximativement 23 milles pour les cultivateurs de la région de Rosssburn).

L'une ou l'autre des deux mesures ci-dessus pousserait à la faillite plus d'un cultivateur de la région de Rosssburn. A notre époque de dépression économique, de nombreux fermiers de l'Ouest canadien ne subsistent plus qu'avec peine; d'autres ont eu moins de chance et on été saisis.

Les choses ne sont pas différentes dans la région de Rossburn et nos cultivateurs ne peuvent pas, et nous insistons sur cette affirmation, se charger encore plus financièrement, sous peine de disparaître. Un grand nombre de nos cultivateurs sont endettés à l'extrême et l'abandon des tarifs du Nid-de-Corbeau et/ou de l'embranchement sonnerait certainement le glas pour beaucoup.

Amélioration des routes et transport routier:

En cas d'abandon de voies ferrées, les municipalités et le gouvernement provincial devraient entreprendre un programme massif de construction et d'amélioration de routes et les taxes augmenteraient de façon considérable. Les cultivateurs devraient construire des installations plus grandes pour l'entreposage de leur grain et acquérir des camions plus grands et plus modernes pour transporter le grain 10 ou 20 milles plus loin jusqu'à la voie principale. Si l'on ajoute cela à la version Pépin des tarifs de transport du grain, ce serait plus que le fermier moyen ne peut supporter.

Les municipalités verraient partir un grand nombre de leurs habitants, qui abandonneraient leurs propriétés; nos villes et nos villages en souffriraient énormément et la ruine s'installerait.

Il est déjà de pratique courante à nos terminus à grain de grande capacité qu'un cultivateur ne puisse livrer son grain qu'à date et heure fixes.

L'heure spécifiée n'est pas nécessairement la plus pratique pour le cultivateur et les conditions atmosphériques peuvent être moins qu'idéales.

Voici plusieurs exemples de ce problème:

- Au cours du printemps, une grande partie du matériel du cultivateur est utilisée pour les semailles de printemps et ne peut pas facilement être mobilisé pour le transport du grain;

- De plus, au printemps, nous avons des restrictions sur le poids autorisé sur les routes; par exemple, au cours du printemps 83, il y a eu 9 semaines de restrictions de poids sur la P.T.H. 45;

- Il peut y avoir une averse le jour ou la veille du jour prévu pour la livraison et le cultivateur risque de ne pas pouvoir charger son équipement à cause de la pluie et de la boue.

Nous avons appris qu'un cultivateur de la région avait attendu pendant 2 heures et demie après l'heure de son rendez-vous au terminus de Harrowby qui vient d'être construit et qui est l'un des plus modernes de la région. Sans aucun doute, d'autres cultivateurs ont vécu ce genre d'expérience et ne peuvent en être que frustrés et agacés. Un cultivateur peut passer son temps de façon beaucoup plus productive qu'à attendre son tour au silo.

On pourrait se demander pourquoi un cultivateur transporterait lui-même son grain avec son camion au lieu d'engager un transporteur commercial. Nous pensons que le coût deviendrait prohibitif pour la plupart des cultivateurs si l'on calculait le transport et le temps d'attente. Dans notre région, on peut louer un grand camion à grain avec chauffeur pour entre 50 et 70\$ l'heure. Un voyage de 30 milles dans chaque sens coûterait 300\$ par voyage si l'on calcule de 4 à 5 heures entre le chargement et le transport, à condition qu'il y ait peu ou pas de temps d'attente. De plus, un gros camion n'est pas très mobile sur un terrain boueux.

Garanties des compagnies de chemins de fer:

On nous informe que les compagnies de chemins de fer auront une période d'essai de 3 ans avant d'avoir à donner des garanties de service après la révision du Nid-de-Corbeau. Nous pensons que cela donnera la possibilité aux compagnies de chemins de fer de renier leurs obligations et que c'est là une preuve de mauvaise gestion de la part du gouvernement fédéral.

Nous ne sommes pas d'accord avec la période d'essai de 3 ans, ni avec un changement quelconque au tarif du Nid-de-Corbeau. De fait, nous remettons en question la nécessité même de réviser le Nid-de-Corbeau. Les chemins de fer n'ont-ils pas reçu des subventions importantes sous forme de terres, de droits miniers, de concessions fiscales, etc. dont elles ont profités très largement ? Il semble qu'elles ne veuillent que le meilleur, en laissant le contribuable s'occuper du reste. Grâce à des concessions et à des subventions obtenues à la fin du 19ième siècle, les compagnies de chemins de fer ont accumulé d'énormes profits et veulent maintenant se libérer de leurs responsabilités envers le pays et la population canadienne.

Ce serait une catastrophe si tous les citoyens et les entreprises canadiennes étaient autorisés à se comporter de cette façon.

Nous prétendons et nous croyons fermement que c'est au gouvernement fédéral et aux chemins de fer de prendre leurs dispositions pour mettre en place un réseau ferroviaire efficace, et non aux cultivateurs des Prairies qui ont déjà du mal à s'en sortir. En dehors du grain, de nombreuses autres marchandises sont transportées à travers le Canada. Si le tarif de transport actuel est supprimé, le Canada risque de ne pas avoir besoin d'un système de transport du grain très efficace, car il n'y aura peut-être plus beaucoup de grain à transporter.

Au nom des cultivateurs et des résidents de la municipalité rurale de Rosssburn, je voudrais faire la déclaration suivante qui représente un "consensus d'opinions" dans notre communauté: "En tant que résidents de petites communautés à travers l'ouest canadien, nous avons à payer des frais de transport pour les services et les marchandises dont nous avons besoin; le grain que nous vendons est une marchandise dont quelqu'un, ailleurs, a besoin. N'est-il pas logique que quelqu'un d'autre doive payer le transport de la marchandise ou du service dont il a besoin ? Par conséquent, le consommateur devrait payer le transport du grain que le cultivateur livre au silo. Par ailleurs, n'est-il pas raisonnable que le producteur s'attende à avoir un revenu équivalent au salaire moyen d'un employé du gouvernement ou d'une compagnie de chemins de fer ? Si le gouvernement persiste dans la direction qu'il a prise, l'écart déjà important entre les revenus s'élargira encore et créera une situation dans laquelle le cultivateur sera étouffé par des coûts de production exorbitants.

Je vous remercie pour votre temps et votre attention et j'espère que vous voudrez bien prendre cette présentation en considération.

APPENDICE «TRPT-96»

L'ANNULATION DU NID-DE-CORBEAU.....UNE MENACE POUR THUNDER BAY

Les changements qu'il est proposé d'apporter à la structure des tarifs du Nid-de-Corbeau présentent une menace sérieuse pour l'économie de Thunder Bay. De plus, les améliorations importantes qui accompagneraient ce changement pourraient aussi avoir un effet négatif sur Thunder Bay. Enfin du fait que Thunder Bay se trouve située au centre du pays et que son économie dépend en grande mesure du mouvement et de l'entreposage du grain, nous sommes inquiets de l'effet que pourrait avoir sur le producteur et sur les petites localités des prairies la législation concernant le Nid-de-Corbeau.

LE NID-DE-CORBEAU: qu'on le garde et qu'on fasse partir Pepin

Actuellement, les tarifs du Nid-de-Corbeau font qu'il est plus économique de transporter le grain à travers le Canada que de le faire passer par un port américain. Le plan Pepin, auquel vient s'ajouter l'augmentation des redevances d'usagers de la Voie maritime, rendra en fin de compte plus attrayante l'idée d'expédier le grain canadien par les ports américains de Duluth et de la Nouvelle Orléans.

Les deux compagnies ferroviaires canadiennes ont déjà aux États-Unis des réseaux qui pourraient être prolongés pour faire passer le grain d'exportation canadien au Sud de la frontière.

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et le Canadien Pacifique ont déjà des lignes ferroviaires jusqu'à Duluth, Minnesota, par l'intermédiaire de leurs filiales américaines. Il est important de noter que la distance qui sépare Weyburn, Saskatchewan de Duluth est de 100 milles plus courte que la distance entre Weyburn et Thunder Bay. Tout bien considéré, et étant donné que des millions de boisseaux de grain passent par Thunder Bay, cette différence de 100 milles donne à Duluth un avantage économique indéniable.

Aux termes du Plan Pepin, expédier du grain à la Nouvelle-Orléans coûterait à peu près la même chose que de l'expédier à Montréal en passant par Thunder Bay (par voie ferrée et par voie fluviale).

Le CN et le CP peuvent avoir accès à la Nouvelle-Orléans en achetant des voies ferrées américaines, en obtenant le droit d'utiliser les voies américaines, en négociant des tarifs ferroviaires conjoints avec les compagnies américaines et en obtenant le droit d'utiliser le système de péniches du Mississippi. La filiale américaine du Canadien Pacifique, Soo Line, qui a des voies conduisant à Minneapolis, a demandé à la US Interstate Commerce Commission l'autorisation d'étudier la voie ferrée de Rock Island Line entre Minneapolis et Kansas City. Il n'y a pas de preuve concrète que le Canadien Pacifique soit en train d'essayer d'élargir ces arrangements de manière à poursuivre ses opérations jusqu'à la Nouvelle Orléans, mais rien ne les empêche de le faire si le climat économique le justifie.

Le CN a demandé, par l'intermédiaire de sa filiale Grand Trunk Western, l'autorisation d'acheter 3 000 milles de voies ferrées qui étaient jusqu'ici exploitées par le Milwaukee Road, ce qui permettrait à la compagnie canadienne d'avoir accès à la Nouvelle Orléans moyennant des tarifs communs et des accords sur les droits d'utilisation des voies ou l'utilisation de péniches.

Pendant les prochaines années, il sera de plus en plus avantageux de passer par la Nouvelle Orléans. L'excédent de capacité du réseau ferroviaire américain est tel que le CN ou le CP n'aura pas à assumer tous les coûts fixes, de sorte que le coût de la tonne/mille sera inférieur à la normale.

Comme il a été dit plus haut, si le projet actuel est mis en oeuvre, il reviendra aussi cher de transporter le grain en passant par Thunder Bay que de l'envoyer à la Nouvelle Orléans.

D'après les renseignements que j'ai pu obtenir, d'ici 1991-92 il en coûtera 10 dollars de moins pour expédier le grain par la Nouvelle Orléans que par Thunder Bay. Ces chiffres sont calculés en prenant Weyburn comme point d'origine.

Pour expédier à la Nouvelle Orléans, sur la base d'une unité de train et des coûts d'exploitation Snavely de 1,8 c par tonne/mille, il faudrait (en dollars 1983) 33,60 \$. Pour expédier le grain à Montréal en passant par Thunder Bay les coûts seraient les suivants: fret ferroviaire jusqu'à Thunder Bay, 25,54 \$; entreposage, nettoyage et manutention à Thunder Bay, 4,56 \$; transport par le lac jusqu'à Montréal, 13,50 \$. Le coût total en passant par Thunder Bay serait donc de 43,60 \$, soit environ 10 \$ de plus qu'en passant par la Nouvelle Orléans. Le coût du transport du grain en combinant la voie ferrée et les péniches jusqu'à la Nouvelle Orléans serait à peu près le même ou inférieur au coût d'une unité de train.

Les porte-paroles des deux grandes compagnies ferroviaires n'ont pas été très encourageants lorsqu'ils ont parlé de l'effet qu'auraient sur Thunder Bay les changements prévus pour les tarifs du Nid-de-Corbeau. Dans un article paru dans le Thunder Bay Chronicle-Journal du mercredi 13 juillet et en réponse à la déclaration faite à la presse par le député de Port Arthur Jim Foulds, M. George Smellie (Winnipeg), porte-parole du Canadien Pacifique aurait déclaré

que «la Commission canadienne du blé est chargée d'expédier entre 75 et 80 % de tout le grain transporté et que la motivation consiste à rechercher le profit le plus élevé».

Si c'est ainsi que les compagnies ferroviaires conçoivent le rôle de la Commission du blé, comment s'étonner que nous, les citoyens de Thunder Bay, ayons de sérieuses réserves quant à la législation actuelle?

Ce qui nous préoccupe le plus, c'est qu'il va devenir plus profitable d'expédier le grain en passant par les Etats-Unis. A nos yeux, ceci ferait peser une menace très réelle sur un élément crucial de notre économie.

Au nom des milliers de personnes dont la survie dépend du transport du grain jusqu'à Thunder Bay ou passant par Thunder Bay, ainsi que de tous ceux qui travaillent dans l'industrie des services, je vous conjure d'apporter un amendement à la législation actuelle.

Je vous demande d'inclure dans la Loi une disposition aux termes de laquelle tout le grain transporté en vertu de cette loi aux fins d'exportation soit acheminé vers un port canadien. Cet amendement d'exclusivité permettrait d'assurer que Thunder Bay ainsi que Churchill, Montréal et les ports de la côte ouest ne soient pas désavantagés par la modification des prix de transport du grain.

Par ailleurs, je suggérerais que si jamais nous devons exporter du grain vers les Etats-Unis pour leur consommation nationale, le transport de ce grain serait exempté de la disposition spécifique de la loi.

S'il était accepté par le comité et le gouvernement, cet amendement relèverait les fermiers et la Commission du blé et plus important, les compagnies ferroviaires elles-mêmes de leur responsabilité.

* * * * *

J'aimerais maintenant me pencher sur les aspects du plan Pépin qui concernent les améliorations. Si je les place dans ce contexte plutôt que dans le cadre de la modification du tarif du Nid-de-Corbeau, c'est parce que je sais très bien que toutes les améliorations projetées pour les systèmes ferroviaires auraient pu... que dis-je, auraient dû être réalisées--par les compagnies sans qu'il soit nécessaire de modifier le Nid-de-Corbeau.

Si le CN ou le CP ont de quoi acheter des voies ferrées, des droits d'utilisation, etc. aux Etats-Unis, ils doivent bien avoir de quoi investir dans la modernisation des chemins de fer canadiens.

Tout le monde savait à Thunder Bay, ainsi que dans les autres villes «ferroviaires» que juste avant la création de VIA Rail (et même bien avant)

les compagnies de chemins de fer passaient le plus de dépenses possible sur le service passagers pour s'assurer qu'il ne serait pas rentable. Les chemins de fer pouvaient ainsi trouver une justification d'ordre économique pour convaincre le gouvernement que les services passagers devraient être abandonnés. Nous connaissons tous les résultats de cette tactique.

Je vois le même phénomène dans le fait d'associer directement certaines améliorations au tarif du Nid-de-Corbeau. Le ministre et ses services de relations publiques ont pris beaucoup de peine à lier les améliorations ferroviaires à la nécessité d'adopter le projet de loi sur le tarif du Nid-de-Corbeau. Nous savons tous que si le CN s'intéressaient avant tout à l'acheminement des marchandises à travers le Canada, et s'ils avaient besoin d'un apport de capital, ils pouvaient facilement se débarrasser d'un certain nombre de leurs investissements à travers le Canada.

Le problème est apparu au siècle dernier quand le gouvernement a payé 60 % des coûts de construction du chemin de fer Canadien Pacifique sans acquérir des actions dans cette compagnie. D'après le contrat de 1881, le Canadien Pacifique reçut également de vastes richesses minières qui devaient être utilisées pour financer le chemin de fer à vie. Lorsque le Canadien Pacifique refusa d'avoir recours à sa richesse minière pour financer les services qui fonctionnaient à perte, le gouvernement, dans les années 60, en vint à subventionner les compagnies ferroviaires pour les services passagers, les services sur les embranchements de certains services de fret vers l'Atlantique. Parce que les chemins de fer ne réinvestissaient pas les fonds publics, le gouvernement dut créer en 1977 un programme d'amélioration des embranchements en vue de faire réparer les voies délabrées.

En même temps qu'il prétendait ne pas avoir les moyens de moderniser les voies ferrées au Canada, le Canadien Pacifique achetait des fabriques de confitures, et de poteries, des mines, des centres d'achats et des propriétés à l'étranger. En 1981, par exemple, les chemins de fer Canadien Pacifique ont fourni 26 % des profits de la compagnie mère CP Limitée, mais n'ont reçu que 14 % du budget d'investissement.--(1)

Je suis bien certain que ce que je viens de dire au sujet de l'aspect investissements du projet ne vous apprend rien. Je vais maintenant vous parler plus spécifiquement de ce qui est projeté et de la façon dont Thunder Bay pourra être affectée.

Pour commencer, je tiens à dire que je reconnais la réalité de l'acheminement du grain au Canada. Le port d'exportation est déterminé surtout par la destination du grain et non pas par les particularités des moyens de transport.

(1) Rapport annuel de CP Limitée

Ceci dit, je veux vous faire part de certaines réserves quant à l'inégale répartition géographique des investissements proposés par le ministre et par les chemins de fer.

D'après Monsieur Maurice LeClair, président du CN, 338 millions de dollars, soit 69 % des investissements de sa compagnie, seront dépensés dans l'ouest du Canada en 1983. Les intentions de Canadien Pacifique sont à peu près identiques puisque 73 % de leurs 315 millions de dollars seront investis dans l'ouest du Canada.

Soyons clairs, ni moi ni quiconque dans ma communauté ne conteste la quantité d'argent dépensée dans l'ouest du Canada. Nous nous rendons compte que le réseau dans l'ouest a besoin d'importantes améliorations, non seulement pour l'acheminement du grain, mais aussi pour assurer le transport économique et sûr de toutes les denrées.

Ce qui nous paraît injustifiable, c'est que les installations d'acheminement du grain à Thunder Bay ne fassent pas l'objet d'améliorations. Depuis 10 ans, Thunder Bay a perdu une grande partie de sa capacité d'entreposage de grain. En fait, le nombre de silos est passé de 25 à 13.

Si l'on veut que Thunder Bay continue à fournir des services de nettoyage, d'entreposage et de transfert, il faut améliorer sa capacité.

Toutefois, même si l'on n'augmente pas la capacité d'entreposage, une modernisation du réseau ferroviaire à Thunder Bay et dans les alentours permettrait d'acheminer par ce port de bien plus grandes quantités de grain.

Il faudrait commencer par améliorer la voie du chemin de fer CN à l'ouest. L'alignement actuel et des rails très lourds nuisent à la productivité de cette voie. Il conviendrait de rendre la voie ferrée plus droite et de la doubler pour assurer l'acheminement d'un plus grand volume de grain. Si cette recommandation était suivie, elle améliorerait la situation à Thunder Bay et, de plus, créerait dans la région des emplois dont nous avons bien besoin... surtout dans les villes d'Atikokan et de Fort Frances, et ceci à court et à long terme.

La configuration actuelle des voies ainsi que l'emplacement des stations d'aiguillage à Thunder Bay gêne le mouvement des wagons de trains dans ce port. Des améliorations trop nombreuses pour être données en détail ici sont nécessaires pour faciliter le trafic des wagons de grains à Thunder Bay.

Enfin, en améliorant le système de canaux de manière à ce que plus de navires de haute mer puissent aller jusqu'au Lakehead, on pourrait augmenter au maximum le passage du grain en provenance des Prairies.

Le 'plan Pépin', comme on l'appelle, comporte un autre élément qui intéresse tout particulièrement le port de Thunder Bay.

Dans la publication du gouvernement qui a été distribuée à toutes les familles, il est indiqué que les installations pour la manutention du grain dans le port de Montréal seront modernisées. Nous sommes heureux que Montréal puisse bénéficier de ce projet. mais nous espérons bien que ceci n'entraînera pas à la disparition d'emplois à Thunder Bay.

Nous craignons qu'en raison des améliorations du port de Montréal et de la modification du tarif du Nid-de-Corbeau, le port de Thunder Bay soit délaissé au profit de Montréal. Nous craignons qu'éventuellement il devienne moins coûteux de transporter le grain de l'Ouest à Montréal par chemin de fer exclusivement que d'utiliser Thunder Bay comme point de transfert. Il n'est pas logique de "transférer" des emplois d'une région à l'autre, surtout lorsqu'il est douteux que ceux qui détiennent actuellement ces emplois déménageraient.

Je reconnais qu'il est difficile d'exiger une loi prévoyant que le grain destiné aux marchés de l'Est du pays soit acheminé par le port de Thunder Bay, mais je conjure le comité pour le moins de recommander au gouvernement de prévoir une telle possibilité dans un document officiel.

* * * * *

Nos voisins de l'Ouest

Thunder Bay doit beaucoup à ses voisins dans l'Ouest du Canada. Au début, notre économie dépendait en grande partie de la colonisation des Prairies. En fait, un grand nombre de nos résidents ont leurs racines dans les provinces du Manitoba et de la Saskatchewan.

De nos jours, les installations pour la manutention du grain sont l'un des piliers de notre économie. Mais sans les fermiers des prairies, Thunder Bay serait privée de ce pilier. Nous serions obligés de dépendre de l'industrie forestière et de la fabrication sporadique de véhicules de transports en commun.

Nous existons grâce aux fermiers des Prairies, et pour cette raison nous souhaitons qu'eux-mêmes continuent d'exister.

Nous souhaitons voir leurs petites localités survivre. D'autres vous auront dit l'effet que la modification du Nid-de-Corbeau aura sur les petites localités rurales. Une fois disparu le silo rural, l'unique magasin du village s'en ira, suivi de la population. On ne devrait pas forcer les communautés rurales et fermières à suivre la voie de la centralisation.

Nous aimerions que les fermiers reçoivent un juste prix pour leurs produits, qu'ils puissent les transporter à un juste prix, et que leur

investissement leur permette de vivre décemment. Sans le fermier, nous ne formons qu'une société incomplète.

Beaucoup a été dit sur le mode de paiement d'une subvention de transport. Doit-elle aller aux chemins de fer ou au producteur? Le PND a souvent été accusé d'être le parti de la bureaucratie, mais pouvez-vous imaginer ce que coûterait d'envoyer des milliers de chèques aux producteurs, alors qu'aux chemins de fer il n'en faudrait que deux? Seul un gouvernement libéral pouvait imaginer une telle énormité!

En résumé

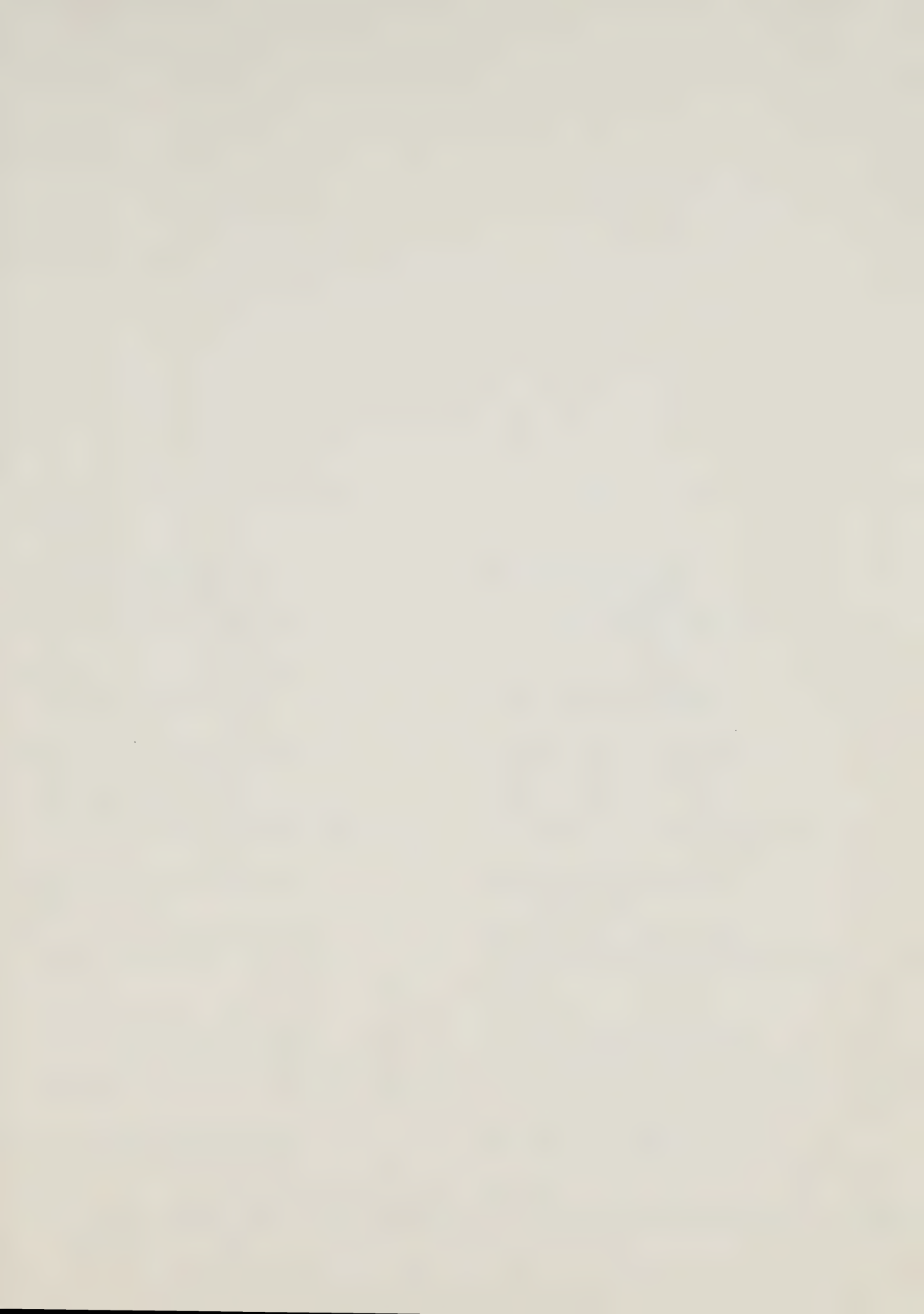
Ceux que je représente sont d'avis que de manière générale les changements qu'il est proposé d'apporter à la méthode de paiement pour le transport du grain, combinés aux investissements actuellement prévus, pourraient entraîner un grave déclin de l'économie de Thunder Bay.

Notre objectif principal est de joindre notre voix à celles qui s'opposent à ce que l'on modifie le tarif historique de la Passe du Nid-de-Corbeau. Incidemment, il est intéressant de rappeler que si le tarif a été nommé d'après la Passe du Nid-de-Corbeau, la loi avait pour but d'assurer que le grain destiné à la ville de Port Arthur (l'actuelle Thunder Bay) serait transporté à tarif réduit.

Si nous ne parvenons pas à faire rejeter la modification du tarif du Nid-de-Corbeau qui est proposée, nous demandons au minimum ce qui suit: 1). un amendement qui exigerait que tout le grain destiné à l'exportation (à l'exception du grain destiné à la consommation, des résidents des Etats-Unis sur le continent, y compris l'Alaska) soit acheminé par un port canadien; 2). Que la proportion actuelle du grain expédié par Thunder Bay et par Montréal reste la même.

Ces deux recommandations protégeront l'intégrité du port de Thunder Bay et permettront d'éviter que soit menacée la sécurité économique de milliers de résidents de Thunder Bay.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, je vous remercie de la possibilité qui m'a été donnée de vous présenter ce mémoire.



At 2:00 p.m.:

From the Manitoba Pool Elevators:

Mr. W.W. Fraser, President;
Mr. G. Arason, Corporate Secretary;
Mr. William Strath, Vice-President.

From the Swan River Pool Committee:

Mr. Kenneth Sigurdson, delegate.

From the National Farmers Union, Region 5:

Mrs. Jackie Skelton, Co-ordinator;
Miss Connie Skelton;
Mrs. Darlene Herderson, Women's President;
Mr. Keith Proven, Chairman of the 516 Crow Committee.

From the Big Woody Womens Institute:

Mrs. Dorothy Minish.

From the Rural Municipality of Rosburn:

Mr. Reeve John Mitchell.

At 7:30 p.m.:

From the Grain Transportation Authority:

Mr. J.E. McCannel, Acting Co-ordinator;
Mr. Paul Earl, Assistant Co-ordinator, Systems and Planning.

From the Canadian Grain Commission:

Mr. H.D. Pound, Chief Commissioner.

Individual:

Mr. Ian Angus, Thunder Bay—Atikokan NDP Riding Association.

A 14 heures:

De «Manitoba Pool Elevators»:

M. W.W. Fraser, président;
M. G. Arason, secrétaire de la société;
M. William Strath, vice-président.

Du «Swan River Pool Committee»:

M. Kenneth Sigurdson, délégué.

Du Syndicat national des cultivateurs, Région 5:

M^{me} Jackie Skelton, coordonnatrice;
M^{lle} Connie Skelton;
M^{me} Darlene Henderson, présidente des femmes;
M. Keith Proven, président, «516 Crow Committee».

Du «Big Woody Womens Institute»:

M^{me} Dorothy Minish.

De la Municipalité rurale de Rosburn:

M. John Mitchel, président du conseil municipal.

A 19h30:

De la «Grain Transportation Authority»:

M. J.E. McCannel, coordonnateur par intérim;
M. Paul Earl, coordonnateur adjoint, Systèmes et Planification.

De la Commission canadienne des grains:

M. H.D. Pound, commissaire en chef.

Particulier:

M. Ian Angus, «Thunder Bay-Atikokan NDP Riding Association».



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:00 a.m.:

From the United Grain Growers Limited:

Mr. Lorne Hehn, president;
Mr. Roy Cusitar, Vice-President, Manitoba;
Mr. Ted Allen, First Vice-President, Alberta;
Mr. Bud Morken, Vice-President, Saskatchewan;
Mr. Bert Berry, Manager, Traffic Division.

From the Canola Crushers of Western Canada:

Mr. John Smythe, Transportation Chairman.

From the Northern Sales Company Limited:

Mr. Cliff Schwartz, President.

From the Continental Grain Company (Canada) Limited and Arctic Grain Limited:

Mr. G.W. McClintock, Vice-President, Continental Grain;
Honourable Ron Basford, Davis and Company;
Mr. J.W. Maynard, President, Arctic Grain Limited;
Mr. Frank Sus, Retired Port Manager, Churchill,
Manitoba.

From the Dominion Malting Limited:

Mr. John Kassenaar, Executive Vice-President;
Mr. Blaine Silverthorne, Traffic and Sales Manager.

(Continued on preceding page)

A 9 heures:

De «United Grain Growers Limited»:

M. Lorne Hehn, président;
M. Roy Cusitar, vice-président, Manitoba;
M. Ted Allen, premier vice-président, Alberta;
M. Bud Morken, vice-président, Saskatchewan;
M. Bert Berry, directeur, Division de la circulation.

De «Canola Crushers of Western Canada»:

M. John Smythe, président de la Division des transports.

De «Northern Sales Company Limited»:

M. Cliff Schwartz, président.

De «Continental Grain Company (Canada) Limited» et «Arctic Grain Limited»:

M. G.W. McClintock, vice-président, «Continental Grain»;
L'honorable Ron Basford, «Davis and Company»;
M. J.W. Maynard, président, «Arctic Grain Limited»;
M. Frank Sus, directeur de port à la retraite, Churchill,
(Manitoba).

De «Dominion Malting Limited»:

M. John Kassenaar, vice-président exécutif;
M. Blaine Silverthorne, directeur de la circulation et des
ventes.

(Suite à la page précédente)

SEP 25 1984

